*S
J
103
H63
1890

Canada. Parlement.
Documents de la
session.

*S
J
103
H63
1890
v.15
ex.2

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/documents2896s1890cana

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 15.

QUATRIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1890.

VOLUME XXIII.

☞Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

QUATRIÈME SESSION, SIXIÈME PARLEMENT, 1890.

A

Accidents sur le chemin de fer Intercolonial.. 41*e*
Acte concernant les droits d'auteur..... 35
Acte des licences pour la vente des liqueurs. 91, 91*a*
Actionnaires des banques..... 4
Adams, John 36
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les 12
Agriculture, Instruments d'..... 81
Agriculture, Rapport annuel de l'..... 6
Anderson, Service des steamers..... 94
Annapolis, Nouvelle-Ecosse..... 56
Antilles, Service à vapeur avec les..... 85
Archives canadiennes..... 6*b*
Assemblée législative, Territoires du Nord-Ouest 33, 33*a*
Assurances, Compagnies d'... ..... 9*a*, 9*b*
Assurances, Rapport du surintendant des.... 9
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 5
Aviseurs, Conseil des Territoires du Nord-Ouest..... 33*d*

B

Banque British Columbia 30*b*
Banque British North America..... 30*b*
Banques chartées 4, 30*c*
Banques d'Epargnes..... ...30, 30*a*
Baptêmes, mariages et sépultures..... ... 100
Barrage à Hungry Bay..... 89
Bassin de radoub d'Esquimalt 59*g*
Bateaux à vapeur, Inspection des.... ..... 16*a*
Batoche, District électoral de..... 71
Beauharnois, Chemin de fer de jonction de.. 42*c*
Bécancour, Malle entre la gare de, et Sainte-Julie de Somerset 21*a*
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. 8

B

Biens des Jésuites, Acte concernant les..... 70
Boissons enivrantes vendues aux Sauvages... 43*a*
Brise-James de Tignish..... 58
British Canadian, Compagnie de Prêt et de placements..... 44
Budget, 1890-91..... 3
Budget, Discours du..... 38
Budget supplémentaire..... 3
Bureau d'enregistrement, Territoires du Nord-Ouest 33*g*
Bureau des impressions..... 95
Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois, Québec..... ... . 28*a*
Bureau des lettres de rebut Lettres chargées envoyées au..... 21*c*
Bureau de poste de Lévis.. . ... 56*a*
Bureau de poste de Palmer Road..... .... 56*b*
Bureau de poste de Pierreville..... ..... 56*c*
Bureau de poste de Québec..... 28*b*

C

Campbellton et le Bassin de Gaspé, Malles entre..... .... 21*d*
Canada Atlantique, Chemin de fer..... 42*b*
Canal Chambly..... .... 46*b*
Cascumpèque, havre de..... ..... 59*c*
Caughnawaga, Sauvages de.....43*b*, 43*c*
Chartes des banques 30*b*
Chatham, ruisseau de McGregor..... 79
Chemin de fer Grand-Oriental..... 67
Chemins de fer et canaux, rapport annuel.... 19
Chemins de fer construits par le Canada....42, 42*a*
Chemins de fer, Statistique des 19*a*
Chemins de fer, Subventions 42*d*

C

Chemin de fer Intercolonial : ..... 41 à 41*g*
Station de Saint-Jean Chrysostôme 41
Propriétés vendues à Lévis 41*a*
Pétitions des employés 41*b*
Dommages aux propriétés 41*c*
Projet d'assurance 41*d*
Accidents aux trains 41*e*
Voitures du personnel 41*f*
Taux du fret 41*g*
Chemin de fer Canadien du Pacifique : .... 31 à 31*c*
Terres vendues 31
Correspondance avec le département de l'intérieur 31*a*
Subventions à des steamers 31*b*
Ponts sur les lignes d'embranchement 31*c*
Chisholm, Kenneth 63
Collège militaire royal 68
Colombie-Britannique, Pétitions des colons de la 76
Commerce et navigation, Rapport annuel 2
Commis dans le département de l'intérieur 50
Commissaire, Police fédérale 28
Commissaire, Police à cheval du Nord-Ouest. 13
Commission géologique, Rapports de la 73
Comptes des crédits de 1889 ..... 33*k*
Comptes publics, Rapport annuel 3
Concessions forestières 36*a*
Conseil des aviseurs, Territoires du Nord-Ouest 33*d*
Conseil des examinateurs du service civil 7*b*
Cove Head, Havre de 59

D

Dépenses diverses 24
Dépenses et recettes 29, 75
Dépôts dans les banques d'épargnes 30, 30*a*
Derby, Chemin de fer d'embranchement de 40
Directeur général des postes, Rapport annuel. 15
District militaire n° 1 92
Dommages par le chemin de fer Intercolonial. 41*c*
Dommages aux propriétés du gouvernement. 87*a*, 87*c*
Dragueur "Prince Edward" 60
Droits d'auteur, Acte concernant les 35
Dundas et Waterloo, Chemin macadamisé de 54

E

Eau-Claire et de l'Arc, Compagnie d'exploitation forestière des rivières 33*l*
Ecoles dans le Nord-Ouest 30*o*
Ecoles séparées, Territoires du Nord-Ouest 33*b*
Economie sociale, Rapport sur l' 20
Edifices publics 96
Emigration et immigration canadiennes 6*
Esquimalt, Bassin de radoub d' 59*g*

F

Falsification des substances alimentaires 1*b*
Farine canadienne 97
Fermes agronomiques, Rapport annuel 6*c*
Fleming, Sandford, Rapport de 65, 65*a*
Fonds des havres, rivières, etc. 74
Fort-à-la-Corne, Métis de 33*h*
Fret, Taux du, etc. 14*g*

G

Garneau, Joseph 55
Gordon, Rapport du lieutenant 87*b*
Gouvernements d'Ontario et de Québec 74
Gouverneur général, Mandats du 22
Grain de semence, Achat et distribution de 33*i*, 33*j*
Grand-Oriental, Chemin de fer 67
Grosse-Ile, Quarantaine de la 62

H

Hall's Harbor, Nouvelle-Ecosse 59*f*
Hareng, Industrie de la pêche au 17*a*
Harvey-Moncton, Section du chemin de fer. 84
Haut Commissaire, Rapport du 6*d*
Havre de Cove-Head 59
Havre de New-London 59*a*
Havre de Québec, Travaux du 59*g*
Homarderies dans l'Ile du Prince-Edouard 25
Homesteads dans les Territoires du Nord-Ouest 33*f*
Hôpital de la Marine et des Emigrants, Québec 48, 48*a*
Hungry Bay, Chaussée à 89
Hurrell, Soldat C. J 51, 51*b*

I

Ile, Réserve du chemin de fer de l', C.-B. 76
Ile du Prince-Edouard, Dragage dans l' 60
Ile du Prince-Edouard, Malles dans l' 21*b*
Ile du Prince-Edouard, Quais, etc., dans l' 58*a*
Ile Sultana 49, 49*a*
Immigration et émigration canadiennes 6*
Immigration chinoise 64
Impressions, Bureau des 95
Impressions et papeterie publiques 7*c*
Inspecteurs des coques de steamers 45
Inspection des bateaux à vapeur 16*a*
Instruments d'agriculture 81
Intérieur, Commis dans le département de l'. 50
Intérieur, Rapport annuel 14
Inverness et Sainte-Julie de Somerset, Malle entre 21*a*

J

Jésuites, Acte concernant les biens des 70
Justice, Rapport annuel de la 10

K

Kamouraska, Quai de 57*a*
Kettle Creek 52
Kinistino, District électoral de 71

L

Lac Saint-Pierre, Phare flottant dans le 83
Langue française dans les territoires du Nord-Ouest 33*b*, 33*e*
Lettres chargées envoyées au bureau des lettres de rebut 21*c*
Lévis, Bureau de poste de 56*a*
Lévis, propriété vendue à 41*a*
Lieuses automatiques, moissonneuses et faucheuses 81

L

Ligne courte, Chemin de fer de la 84
Listes électorales 39
Liste du service civil 7*a*
Lotbinière, Phare flottant à 83*a*
Lots hydrauliques 66, 66*a*
Lourdes et Somerset, Malles entre 21

M

Malles entre la station de Bécancour et Sainte-Julie de Somerset 21*a*
Malles entre Lourdes et Somerset 21
Malles entre Inverness et Sainte-Julie de Somerset 21*a*
Malles entre Campbellton et le Bassin de Gaspé 21*d*
Malles dans l'Ile du Prince-Edouard 21*b*
Mandats du gouverneur général 22
Marine et des Emigrants, Hôpital de la, Québec 48, 48*a*
Marine, Rapport annuel 16
Matane, Chemin de fer d'embranchement de.. 90
McGregor, Ruisseau, Chatham 79
McGirr, William 61
Mesureurs de bois, Québec, Bureau des 28*a*
Métis, Réclamations des 33*c*
Métis, de Fort-à-la- Corne 33*h*
Milice et défense, Rapport annuel de la 11
Milice et défense, Changements dans le département de la 92*a*
Moissonneuses, faucheuses et lieuses automatiques 81
Montagnes Rocheuses, Parc des 27
Montréal, Palais de justice de 78

N

Navires américains transportant du fret en entrepôt 37
Navires, Pertes des 72
New-London, Havre de 59*a*
Nord-Ouest, Police à cheval du 13
Nouveau-Brunswick, Cour de vice-amirauté.. 47
Nouvelle-Ecosse, Cour de vice-amirauté 47

O

Obligations et Garanties 32
Œufs, Exportation et importation des 93
Ontario et Québec, Gouvernements d' 74
Ontario, Association des manufacturiers d'... 86
Ottawa, Cité d', et le Gouvernement 69
Ottawa, Pont interprovincial sur la rivière... 80

P

Païens dans les rapports du recensement 98
Palais de justice de Montréal 78
Palmer Road, Bureau de poste de 56*b*
Parc des Montagnes Rocheuses 27
Pêche au hareng, Industrie de la 17*a*
Pêcheries, Rapport annuel sur les 17
Pêcheries, Service de protection des 17*b*
Pensions dans le bureau des mesureurs de bois, Québec 28*a*

P

Pensions, du service civil 28
Pertes de navires 72
Pétitions des employés du chemin de fer Intercolonial 41*b*
Phares flottants 83, 83*a*
Picton, Havre de, et édifices publics 59*e*
Pierreville, Bureau de poste de 56*c*
Pinette, Havre de 59*a*
Poids, mesures et gaz 1*a*
Police à cheval du Nord-Ouest 13
Police fédérale, Commissaire de la 23
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa 80
Postes, Rapport annuel du directeur général des 15
Président et syndics, Seigneurie d'Yamaska.. 53
Prieur, Arthur 77

Q

Quai à Kamouraska 57*a*
Quai à Saint-Roch-des-Aulnets 57
Quarantaine, Grosse Ile, Règlements de 62
Québec et Ontario, Gouvernements de 74
Québec, Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois de 28*a*
Québec, Travaux du havre de 59*g*
Québec, Hôpital de la marine et des immigrants 48, 48*a*
Québec, Bureau de poste de 28*b*
Québec, Cour de vice-amirauté 47
"Quinté," Perte du steamer 87

R

Rapport sur l'économie sociale 20
Recettes et dépenses 29, 75
Règlements concernant les terres fédérales.... 26
Réserve du chemin de fer de l'Ile, C.-B 76
Réserves sauvages 43, 43*b*
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel 1
Rivière Thames 54*a*
Rivière du Sud 53*b*

S

Saint-Albert, Pont de 33*m*
Saint-Jean Chrysostôme, Station de 41
Saint-Roch des Aulnets, Quai de 57
Saisie du remorqueur "Rooth" 99
Saskatchewan, Compagnie de terres et de homesteads de la 82, 82*a*
Saskatchewan, District provisoire de la 71
Sauvages, Boissons enivrantes vendues aux... 43*a*
Schreiber, Collingwood, Rapport de 84
Sciure de bois dans la rivière Ottawa 65, 65*a*
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du 7
Service civil, Conseil des examinateurs du ... 7*b*
Service civil, Liste du 7*a*
Service civil, Pensions du 28
Statistique criminelle 6*a*, 6*a**
Statistique des chemins de fer 19*a*
Subventions aux chemins de fer 42*d*

S

Substances alimentaires, Falsification des.... 1*b*
Subventions au chemin de fer de jonction de Beauharnois..... 42*c*
Subventions au chemin de fer Canada Atlantique..... 42*b*
Subventions aux chemins de fer... ...42, 42*a*, 42*d*
Sud, Rivière du..... 53

T

Taux du fret, etc..... 41*g*
Télégraphe, Ligne de, sur le chemin de fer du Cap-Breton..... 88
Tempérance, Compagnie de Colonisation de.....82, 82*a*, 82*b*
Terres à pâturages louées..... 33*m*
Terres fédérales, Règlements concernant les.. 26
Territoires du Nord-Ouest.....33 à 33*o*
Résolutions de l'Assemblée législative.... 33
Memoires à l'Assemblée législative..... 32*a*
Ecoles séparées et langue française..... 33*b*
Réclamations des Métis..... 33*c*
Résignation du conseil des aviseurs..... 33*d*
Impressions en français 33*e*
Seconds homesteads..... 33*f*
Bureau d'enregistrement..... 33*g*
Métis du Fort-la-Corne..... 33*h*
Grain de semence.....33*i*, 33*j*

T

Comptes de crédit..... 33*k*
Compagnie d'exploitation forestière de la rivière Eau-Claire et de la rivière de l'Arc..... 33*l*
Pont de Saint-Albert..... 33*m*
Terres à pâturages..... 33*n*
Liste des écoles..... 33*o*
Tignish, Brise-lames de 58
Toronto, Travaux du havre de..... 59*d*
Tracadie, Havre de..... 59*b*
Travaux du havre de Québec 59*g*
Travaux publics, Rapport annuel..... 18
Trent, Commission du canal de la Vallée de la 46*a*

V

Valiquette, Pension de.....51*a*, 51*c*
Vice-amirauté, Cours de..... 47
Voitures sur le chemin de fer Intercolonial... 41*f*

W

Welland, Canal, Rapport de A. F. Wood...46, 46*c*
Western Union, Compagnie de télégraphe... 88
Wiggins, John..... 101
Wood, Ile..... 59*a*

Y

Yamaska, Rivière 53, 53*a*

Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux chambres du parlement; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Rapports, Etats et Statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable J. Costigan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

1*a*. Inspection des poids, des mesures, et du gaz, étant un supplément au rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

1*b*. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, étant un supplément au rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable M. Bowell—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster. Estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1891; présentées le 30 janvier 1890. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1890; présenté le 27 mars 1890. Nouvelles estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1890; présentées le 6 mai 1890. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1891; présentées le 6 mai 1890—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

4. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5. Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 27 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

6. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 20 mars 1890, par l'honorable J. Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6*. Immigration et Emigration canadiennes. Annexe au rapport du ministre de l'agriculture—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6*a*. Statistique criminelle, pour l'année 1888...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

6*a**. Statistique criminelle, pour l'année 1889..*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

6b. Rapport sur les archives du Canada, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 10 février 1890, par l'honorable J. Carling.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6c. Rapports du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable J. Carling—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

6d. Rapport du haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable J. Carling—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

7. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 29 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7a. Liste du service civil du Canada, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 3 février 1890, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

7b. Rapport du Bureau des Examinateurs pour le service civil en Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau..... ..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7c. Rapport annuel du département d'Imprimerie et de Papeterie publiques du Canada, pour l'exercice expirant le 30 juin 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 16 janvier 1890, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

9. Rapport du surintendant des Assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1889—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9a. Sommaire des relevés des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 7 février 1890, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9b. Sommaire des relevés des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable G. E Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

10. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 28 mars 1890, par sir John Thompson—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11. Rapport annuel du ministre de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 6 février 1890, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

12. Rapport annuel du département des affaires des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 22 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

13. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 17 mars 1890, par sir John Macdonald...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

14. Rapport annuel du département de l'Intérieur, pour l'année 1889. Présenté à la Chambre des communes le 31 mars 1890, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du directeur général des Postes, pour l'année expirée le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 23 janvier 1890, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

16. 22e rapport du département de la Marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 24 février 1890, par l'honorable M. Colby—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*a*. Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année civile terminée le 31 décembre 1889..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17. Rapport annuel du département des Pêcheries, pour l'année 1889. Présenté à la Chambre des communes le 16 avril 1890, par l'honorable M. Colby—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17*a*. Rapport spécial des délégués nommés en 1889 pour s'enquérir de l'industrie de la pêche du hareng dans la Grande-Bretagne et la Hollande. Présenté à la Chambre des communes le 10 février 1890, par l'honorable C. H. Tupper.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17*b*. Rapport sur le service de protection des pêcheries du Canada, en 1889. Présenté à la Chambre des communes le 10 mars 1890, par l'honorable M. Colby—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

18. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice 1888-89, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 3 février 1890, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1888 au 30 juin 1889, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 3 mars 1890, par sir Johh Macdonald...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

19*a*. Statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer de la Puissance, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890, par sir John Macdonald.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

OMISSION.

Les deux documents suivants n'ont été imprimés qu'après que l'index l'eut été lui-même, ce qui explique ur omission :

6*e*. Extraits des rapports de la statistique mortuaire pour l'année 1889. (*Imprimés pour la distribution comme document de la session.*)

[Le document ci-dessus a été inséré au commencement du volume n° 7, immédiatement avant le rapport secrétaire d'Etat.]

19*b*. Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1889. (*Imprimée pour la distribution et nme document de la session.*)

[Inséré à la fin du volume n° 13, immédiatement après la statistique des chemins de fer.]

21*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant le nombre de lettres enregistrées envoyées au bureau des lettres de rebut pendant les années 1887, 1888 et 1889, jusqu'au 31 décembre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890. —*M. McMullen*..... .....*Pas imprimée.*

21*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1890—Copie de toutes lettres, rapports ou autre correspondance, actuellement au ministère des postes, relativement au transport des malles entre Campbelltown, dans la province du Nouveau-Brunswick, et le Bassin de Gaspé, dans la province de Québec. Présentée à la Chambre des communes le 7 février 1890.—*M. Joncas.*
Pas imprimée.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du Parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe 2. Présenté à la Chambre des communes le 20 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster..... ... .*Imprimé pour la distribution seulement.*

23. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1889, aux termes du chap. 184, article 5 des Statuts Revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 21 janvier 1890, par sir John Thompson..... ....*Pas imprimé.*

24. Etat des dépenses à compte de frais divers, du 12 juillet 1889 au 4 janvier 1890, autorisées par l'acte 52 Vic., chap. 1. Présenté à la Chambre des communes le 22 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster. ..... *Pas imprimé.*

25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Relevé du nombre de fabriques de conserves de homard sur tout le littoral de l'Ile du Prince-Edouard ; le nombre d'amendes imposées pendant la saison de 1888 et le montant de chaque amende ; les noms des personnes qui ont payé les amendes et de celles qui ne les ont pas payées ; et la nature du délit dans chaque cas. Présentée à la Chambre des communes le 22 janvier 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

26. Copie des règlements sanctionnés par le Conseil Privé depuis la clôture de la dernière session, conformément à l'article 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chap. 54 des Statuts revisés du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 28 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau—*Pas imprimée.*

27. Copie des règlements pour le contrôle et l'administration du parc canadien des Montagnes Rocheuses, sanctionnés par ordre en conseil du 27 novembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 28 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

28. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, pendant l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 29 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster .....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

28*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à la retraite de certains employés du bureau des inspecteurs-mesureurs de bois à Québec. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*.....*Pas imprimée.*

28*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à la mise à la retraite de certains employés du bureau de poste de Québec et du bureau de l'inspection de la poste à Québec, et à leur remplacement. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*.....*Pas imprimée.*

29. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890, pour un relevé détaillé des recettes et paiements du Canada jusqu'au 1er janvier 1890, ainsi qu'un relevé semblable pour le semestre finissant le 1er janvier 1889. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890.—*Sir Richard Cartwright*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*

30. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890, pour un état donnant les montants d'argent déposés dans les diverses banques d'épargnes fédérales et postales, les localités où elles se trouvent, et le montant brut déposé dans les dites banques respectives à la date du 30 juin et décembre derniers. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

30*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890, pour un état donnant les montants d'argent déposés dans les diverses banques d'épargnes fédérales et postales, les localités où elles se trouvent, et le montant brut déposé dans les dites banques respectives à la date du 30 juin et décembre derniers. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

30*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 février 1890, pour copie des chartes originales de la Banque de l'Amérique-Britannique du Nord et de la Banque de la Colombie-Anglaise, et de tous les amendements faits aux dites chartes. Présentée à la Chambre des communes le 21 février 1890.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*

30*c*. Réponsee à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 janvier 1890, pour un état donnant les noms de toutes les banques chartées en Canada qui ont suspendu leurs paiements, liquidé leurs affaires, ou fait faillite depuis la Confédération, ainsi que le montant du capital-actions autorisé, celui du capital souscrit et celui du capital payé ; l'actif et le passif des dites banques lors de telles suspension ou cessation d'affaires ; la nature des dits actif et passif, les dates des dites chartes et les dates de leur forfaiture ou abandon, et les dividendes payés aux porteurs de billets et aux déposants. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Hesson*.....*Pas imprimée.*

31. Correspondance avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien renfermant une liste de toutes les terres vendues par cette compagnie pendant l'année expirée le 1er octobre dernier, conformément à l'article 8, chap. 9, 49 Vic. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*

31*a*. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercide précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

31*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, et entre le premier et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien au sujet de l'octroi d'une subvention à cette compagnie pour une ligne de steamers devant faire le service entre Vancouver et le Japon et l'Australie. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Prior*.....*Pas imprimée.*

31*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890, demandant copie de toutes requêtes, lettres ou autres documents adressés au gouvernement pour se plaindre de l'état des ponts sur les embranchements de chemin de fer exploités par la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, dans le comté de Bagot et les comtés voisins. Présentée à la Chambre des communes le 26 février.—*M. Dupont*.....*Pas imprimée.*

32. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 3 février 1890, par l'honorable J. A. Chapleau .....*Pas imprimé.*

33. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de toutes résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, concernant l'affectation des deniers votés par cette Chambre pour l'usage des dits Territoires. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890.—*Honorable M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

33*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1890, demandant copie de tous mémoires, pétitions et résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, passés à sa dernière session, qu'ils aient été adressés au gouverneur général ou au parlement. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890.—*M. Daly*.....*Pas imprimée.*

33*b*. Copie des diverses pétitions présentées au conseil contre l'abolition des écoles séparées et de la langue française dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 11 février 1890, par l'honorable M. Colby. .....*Pas imprimée.*

33*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de toutes résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, concernant le règlement des réclamations des Métis. Présentée à la Chambre des communes le 21 février 1890.—*L'honorable M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

33*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, dépêches, correspondance et documents concernant la démission du Conseil des Aviseurs des Territoires du Nord-Ouest, et la nomination de leurs successeurs. Présentée à la Chambre des communes le 24 février 1890.—*M. White (Renfrew)*.....*Pas imprimée.*

33*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat indiquant, pour chaque année,—1. Le coût de l'impression en français des ordonnances et autres documents et publications officiels depuis la date de la passation de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, de 1877 ; 2. Le nombre de copies des ordonnances imprimées de temps à autre dans cette langue ; 3. Le nombre de copies distribuées et de celles restant en main. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Denison.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

33*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890, demandant copie des mémoires adressés par MM. Joseph Holden et John Shera à l'honorable Edgar Dewdney, ministre de l'Intérienr, concernant la concession de seconds homesteads dans les Territoires. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Davin*.....*Pas imprimée.*

33*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé des recettes et dépenses de chacun des bureaux d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, de 1887 à 1889. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Davin*....,.....*Pas imprimée.*

33*h*. Correspondance relative à certaine assistance donnée aux Métis de Fort-La-Corne et autres lieux. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimée.*

33*i*. Etat concernant l'achat de grain de semence (y compris une liste des prix payés pour le blé et l'avoine). Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*

33*j*. Etat concernant la distribution de grain de semence et instructions quant à la distribution de ce grain. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*

33*k*. Mémoire au sujet des comptes de crédits de 1889 pour certaines des provinces et des Territoires du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*

33*l*. Etat concernant la réclamation de la Compagnie d'Exploitation Forestière des rivières Eau-Claire et de l'Arc contre le gouvernement, pour du bois qu'elle prétend avoir été enlevé sur ses concessions. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney...*Pas imprimé.*

33*m*. Correspondance, etc., concernant le pont de Saint-Albert. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*

33*n*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Etat donnant : 1. Le nombre d'acres de terres à pâturage actuellement affermés dans les territoires du Nord-Ouest. 2. Le montant payé au gouvernement l'an dernier pour l'affermage des dites terres. 3. Le montant d'arrérages dus au gouvernement pour l'affermage des dites terres, et les noms des personnes devant ces arrérages. 4. Les noms des porteurs de baux sur le territoire desquels il n'est pas permis aux colons de s'établir sans leur consentement, ainsi que la superficie totale couverte par les dits baux, et la situation des terres mentionnées dans chaque bail. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Charlton*.....*Pas imprimée.*

33*o*. Liste des écoles de diverses dénominations dans les territoires du Nord-Ouest, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*

34. *Voir les documents de la session n° 17a.*

35. Copie certifiée d'un rapport de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence en conseil, en date du 17 août 1889, au sujet de l'Acte des droits d'auteur de la dernière session,—ainsi que la correspondance et autres papiers sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890, par sir John Thompson. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

36. Copie de rapports d'un comité de l'honorable Conseil Privé, concernant l'octroi d'une concession forestière à M. John Adams. Présentée à la Chambre des communes le 17 février 1890, par sir John Macdonald.....*Pas imprimée.*

36*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890, demandant une liste des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, le nom des concessionnaires et la date de l'octroi ; la superficie de chaque concession octroyée, indiquant si elle a été octroyée au plus haut enchérisseur dans une adjudication publique, et le chiffre du bonus (s'il en est) reçu dans chaque cas. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1890.—*M. Charlton*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

37. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, ou administratifs, empêchant les navires américains de transporter du fret, en entrepôt, des ports américains à Victoria, C.-A., ou aucun autre port canadien, et copie de tous ordres en conseil, ou administratifs, révoquant les précédents, et de toute correspondance se rapportant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*Honorable M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

38. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889, demandant un relevé du coût total du discours sur le budget publié chaque année depuis 1867, avec mention du nombre d'exemplaires distribués, chaque année, pendant la dite période. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890, demandant un relevé de toutes les dépenses générales faites jusqu'à date pour la confection des listes électorales du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Casgrain. Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de tous papiers, correspondance et arrangements entre le gouvernement et les propriétaires du prolongement du chemin de fer d'embranchement sur Derby, au sujet du dit prolongement qui a été construit avec l'aide d'une subvention du gouvernement, mais qui n'a jamais été mis en exploitation. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. Mitchell*.....*Pas imprimée.*

41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de toutes pétition et correspondance concernant la demande de construction d'une voie d'évitement sur l'Intercolonial à la station de Saint-Jean Chrysostôme, dans le comté de Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. Guay*..... *Pas imprimée.*

41*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Liste des noms de tous ceux qui ont vendu des propriétés au gouvernement du Canada dans les quartiers Saint-Laurent et Lauzon de la ville de Lévis, depuis le 1er janvier 1886, pour l'élargissement de la voie de l'Intercolonial et l'agrandissement de la gare de Lévis ; le montant payé à chaque propriétaire, le montant payé pour commission, le taux par cent et à qui ces montants ont été payés. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Guay*..... .....*Pas imprimée.*

41*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890, demandant copie de toutes pétitions pour augmentation de gages adressées au ministre des chemins de fer, depuis le 1er janvier 1889, par les personnes employées dans les ateliers de l'Intercolonial à Moncton et sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et de toute réponse faite à ces demandes par le département des chemins de fer ou aucun de ses officiers. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Davies*..... .....*Pas imprimée.*

41*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890, demandant copie des requêtes transmises au gouvernement par MM. Nazaire Ouellet, George Voyer, Alfred Ouellet, F. Côté et autres, au sujet des dommages causés à leurs propriétés par l'Intercolonial. Présenté à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Fiset*..... .....*Pas imprimée.*

41*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 mars 1890—Etat faisant connaître comment a fonctionné par le passé le système d'assurance des employés de l'Intercolonial, et plus particulièrement,—(*a*) les recettes et dépenses annuelles, y compris les salaires des fonctionnaires, chaque année, pendant que le dit système était en opération ; (*b*.) les montants payés, chaque année, à même le fonds aux employés ou à leurs représentants, pour cause de décès ou d'accident ; (*c*) le surplus de ce fonds, s'il en est, actuellement en caisse. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Davies*..... .....*Pas imprimée.*

41*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé des accidents arrivés aux trains de l'Intercolonial par suite de collisions, rails brisés, ou autrement, en 1889, les causes et les dates respectives ; le montant du dommage (si aucun) causé dans chaque cas à la propriété ; le chiffre de la compensation payée aux personnes possédant des propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages (s'il en est) non réglées. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*—
Pas imprimée.

41*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant—(*a*) les noms et le nombre de wagons officiels sur l'Intercolonial et ses embranchements ; (*b*) le coût primitif, la date et le lieu de construction de chaque wagon, ou nom de la personne ou compagnie de qui il a été acheté ; (*c*) le coût des réparations ou les dépenses de ces wagons depuis leur achat ; (*d*) les noms et salaires et les dépenses de chaque employé sur ces wagons officiels ; (*e*) le coût annuel des approvisionnements de chacun de ces wagons. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*

41*g*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mai 1890, demandant un état indiquant : 1. Quel est le prix par tonne pour le transport du charbon en wagons charges sur le chemin de fer Intercolonial entre les mines de la Nouvelle-Ecosse et Saint-Jean, Moncton, Newcastle et Campbellton, dans le Nouveau-Brunswick, et Rimouski, la Rivière-du-Loup et Québec ; aussi, par les raccordements de l'Intercolonial, quel est le prix pour le transport à Montréal et à Toronto. 2. Quel est le prix par tonne pour le transport du blé, de la farine et autres denrées en wagons chargés, de Toronto, Montréal et Québec à Campbellton, Newcastle, Moncton et Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, et à Amherst, Truro, Pictou et Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse. 3. Quel est le nombre de trains de fret qui ont passé dans les deux sens entre la Nouvelle-Ecosse, Québec et Ontario, et entre le Nouveau-Brunswick et ces provinces en 1889. 4. Combien de trains ont transporté de l'Ouest des marchandises devant être expédiées par Halifax et par Saint-Jean en 1889, et jusqu'aujourd'hui en 1890? Présentée au Sénat le 16 mai 1890.—*Honorable M. Wark*..... .... *Pas imprimée.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant les montants d'argent dépensés par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants : 1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault ; 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y

compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite; 3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. McMullen*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

42*a*. Réponse modifiée (partielle) supplémentaire à une réponse présentée à la Chambre des communes, le 26 février 1890—Etat donnant les montants d'argent dépensés par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants: 1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault. 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite. 3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. McMullen*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

42*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Etat donnant le montant des subventions votées en faveur du chemin de fer du Canada Atlantique pour la construction de son pont sur le Saint-Laurent entre le Coteau et Valleyfield, le montant payé par le gouvernement jusqu'à date, et le montant non encore exigible ou restant à payer. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron*.. ....*Pas imprimée.*

42*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Relevé du chiffre des subventions votées par le parlement à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, le montant payé par le gouvernement jusqu'à date, et le montant encore dû ou non encore exigible. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron*..... .....*Pas imprimée.*

42*d*. Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemin de fer et pour aider à la construction de certaines voies ferrées, comme suit: Compagnie du chemin de fer de Montréal à Ottawa (ci-devant chemin de fer de Vaudreuil à Prescott); Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo; Compagnie du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord; Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Morrisburg et New-York; Compagnie du chemin de fer Erié et Huron; Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie; Compagnie du chemin de fer de Manitouline et Rive-Nord; Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental; Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et Rivière Détroit, (ci-devant Amherstburg, Rive du Lac et Blenheim); Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool; Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa; Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Parry-Sound; Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté et Lac Nipissingue; Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique; Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen et Miltown; Compagnie du chemin de fer de Woodstock et Centreville; Compagnie du chemin de fer de la Rivière Saint-Jean, N.-B.; Compagnie du chemin de fer Central, N.-B.; Compagnie du chemin de fer Shelburne, Liverpool et Annapolis; Compagnie du chemin de fer d'Inverness et Richmond; Compagnie du chemin de fer International; Compagnie du chemin de fer de Montréal et Sorel; Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique; Compagnie du chemin de fer de Montréal et Lac Maskinongé; Compagnie du chemin de fer Grand Oriental; Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond; Compagnie du chemin de fer d'Oxford Mountain; Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue; Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier; Compagnie du chemin de fer Québec Central; Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean; Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne; Compagnie du chemin de fer de Témiscouata; Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique. Présentés à la Chambre des communes le 14 mai 1890, par sir John A. Macdonald..... . ...*Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Liste des réserves sauvages dans les limites de la province du Manitoba, donnant la situation et la superficie de chacune, le nombre de Sauvages y appartenant lors du choix de telle réserve, et le nombre de ceux qui y vivent actuellement. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. LaRivière.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

43*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890—Etat donnant les noms de toutes personnes appelées devant le magistrat pour vente de whisky aux Sauvages des comtés de Grey ou Bruce, en 1888 et 1889, et copie de tous papiers, documents et lettres à ce sujet; aussi, le nom du délateur, du magistrat siégeant, du constable employé et de l'avocat retenu pour chaque cause; aussi, les jugements rendus par les magistrats, indiquant les amendes imposées, s'il en est, si l'on en a appelé des décisions des magistrats, le nom du juge devant lequel tel appel a été porté et le résultat final; aussi, le coût de chaque procès devant un magistrat, et de chaque appel porté devant un juge, avec le nom, l'occupation et l'adresse postale de chaque personne qui a reçu

l'argent pour tout service quelconque lors du procès devant le magistrat ou de l'appel devant le juge, le coût total de toutes les causes, les amendes totales imposées et perçues, et, dans le cas où les frais auraient été refusés dans aucunes des dites causes, le motif de tel refus ; aussi, indiquant si les Sauvages qui ont eu du whisky étaient électeurs du comté de Bruce aux termes de l'Acte du Cens Electoral du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Landerkin.* *Pas imprimée.*

43*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 mars 1890—1. Etat de tous les deniers entre les mains du surintendant général des Sauvages, appartenant aux Sauvages de la réserve de Caughnawaga ; 2. De toutes les sources d'où provienent les dits deniers. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Doyon*.....*Pas imprimée.*

43*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Sauvages et l'agent et les chefs de la réserve de Caughnawaga, relativement à toute indemnité réclamée par les Sauvages de la réserve, par suite de ce que l'étendue de leur réserve a été considérablement diminuée par des empiétements. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Doyon*..... .....*Pas imprimée.*

44. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de prêts et placements, au 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par M. l'Orateur.....*Pas imprimé.*

45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Etat donnant : 1. Le nom et le domicile des commissaires nommés en 1883, pour s'enquérir et faire rapport des aptitudes des personnes devant se présenter devant eux pour subir un examen de qualification comme inspecteurs des coques de steamers à fret et à passagers, naviguant dans les eaux du Canada ; 2. Copie des circulaires émises pour inviter les compétiteurs à se rendre à Ottawa, et la date ou les dates ainsi données de temps à autres ; 3. Le nom et domicile des personnes ainsi examinées à chaque réunion des dits commissaires jusqu'à date ; 4. Copie de la recommandation ou des recommandations, s'il en est, des dits commissaires ou d'aucun d'eux, concernant les dits examens ou les aptitudes de toutes et chacune des personnes ayant subi l'examen à la première réunion ou à toute autre réunion subséquente des dits commissaires ; 5. Le nom et le domicile de chaque inspecteur de coques de steamers à fret et à passagers nommé par le gouvernement, depuis 1882 jusqu'à date, faisant connaître qui a été nommé après avoir passé heureusement l'examen nécessaire, et qui a été nommé sans avoir passé le dit examen ; aussi, le nom et le domicile de tout inspecteur ainsi nommé depuis 1882 jusqu'à date, qui a été destitué ou qui a résigné son emploi pendant la période ci-dessus, et la cause de telle destitution ou démission ; 6. Le nom et le domicile de toute personne nommée pour remplir toute vacance ou nouvel emploi d'inspecteur de steamers ; et 7. Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la marine et quelque personne que ce soit se rapportant aux questions ci-haut énumérées. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1890.—*M. Wilson (Elgin)*.....*Pas imprimée.*

46. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1890—Adresse demandant copie du rapport de M. A. F. Wood au sujet de l'enquête qu'il a faite sur les questions relatives au canal Welland. Présentée à la Chambre des communes le 6 mars 1890.—*M. Edgar*..... .....*Pas imprimée.*

46*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 janvier 1890—Etat donnant la date de création de la Commission du Canal de la Vallée de la Trent, l'époque et le lieu de sa première séance, le nombre réel de jours qu'elle a consacrés à ses travaux et le nombre de jours et de séances employés à recueillir des témoignages, et les endroits où, jusqu'à présent, la Commission a tenu ses séances. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Barron*.....*Pas imprimée.*

46*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 mars 1890—Etat indiquant, par année, depuis 1878 : 1. Le nombre de navires qui sont passés dans le canal Chambly et leur tonnage ; 2. La quantité et la nature du fret contenu dans ces navires ; 3. Le montant des droits perçus pendant les dites années sur le dit canal. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Préfontaine*..... .....*Pas imprimée.*

46*c*. Rapport supplémentaire de A. F. Wood, écuier, sur l'enquête relative au canal Welland, contenant ses recommandations sur les changements à apporter au système d'administration du dit canal. Présenté au Sénat le 1er mai 1890, par l'honorable M. Abbott..... ....*Pas imprimé.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890.—Relevé du nombre de causes inscrites dans la cour de vice-amirauté de Québec durant les années de 1885 à 1889 inclusivement, le nombre de causes inscrites pendant les mêmes années dans la cour de vice-amirauté de la Nouvelle-Ecosse, et le nombre de causes inscrites pendant les mêmes années dans la cour de vice-amirauté du Nouveau-Brunswick. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat détaillé des dépenses faites en rapport avec l'hôpital de la marine et des émigrants de Québec, depuis le 30 juin 1886, le dit état indiquant: 1. Le montant voté chaque année par le parlement. 2. Le montant dépensé. 3. Le nombre de marins et d'émigrants reçus chaque année, et le nombre total de jours que chacun a passé au dit hôpital. 4. Le nombre de personnes, non marins ou immigrants, reçues dans le dit hôpital, et le nombre de jours que chacune y a passé. 5. Le coût total par jour de chaque patient. 6. Le montant retiré par le gouvernement pour les patients non immigrants ou marins. 7. Le montant retiré du fonds des marins malades en vertu de l'acte 49 Vict., ch. 76, sect. 16. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

48*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à l'établissement de l'hôpital de marine, à Québec, et à sa fermeture. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*..... ..*Pas imprimée.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890—Etat indiquant si l'île connue sous le nom d'Ile Sultana, dans le lac des Bois, a été vendue; et si elle a été vendue, faisant connaître sur quel droit ou titre le gouvernement du Canada s'appuie en affirmant qu'il a le pouvoir de la vendre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et l'acquéreur ou les acquéreurs de la dite île, ou les procureurs ou autres personnes agissant au nom de tel acquéreur ou acquéreurs (s'il en est). Le dit état devant aussi donner la superficie des terres contenues dans la dite île, la valeur et la quantité de bois de pin qui s'y trouve, le prix ou montant auquel elle a été vendue, et les noms et les résidences de l'acquéreur ou des acquéreurs de la dite île. Aussi, copie de toute carte donnant la situation de la dite île. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Barron* .....*Pas imprimée.*

49*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890—Etat indiquant si l'île connue sous le nom d'Ile Sultana, dans le lac des Bois, a été vendue; et si elle a été vendue, faisant connaître sur quel droit ou titre le gouvernement du Canada s'appuie en affirmant qu'il a le pouvoir de la vendre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et l'acquéreur ou les acquéreurs de la dite île, ou les procureurs ou autres personnes agissant au nom de tel acquéreur ou acquéreurs (s'il en est). Le dit état devant aussi donner la superficie des terres contenues dans la dite île, la valeur et la quantité de bois de pin qui s'y trouve, le prix ou montant auquel elle a été vendue, et les noms et résidences de l'acquéreur ou des acquéreurs de la dite île. Aussi, copie de toute carte donnant la situation de la dite île. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890—*M. Barron* .....*Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 avril 1889—Etat indiquant combien de commis réguliers sont actuellement employés par le département de l'intérieur dans le service intérieur et extérieur, et combien de surnuméraires sont actuellement employés par ce département dans les mêmes services.—Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*

51. Correspondance officielle dans l'affaire du soldat C. J. Hurrell, demandant une indemnité supplémentaire pour blessures reçues quand il servait comme volontaire. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1890, par sir Adolphe Caron.....*Pas imprimée.*

51*a*. Correspondance officielle dans l'affaire de la pension de Valiquette. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1890, par sir Adolphe Caron ....*Pas imprimée.*

51*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 mars 1890—Etat indiquant—1. La date à laquelle le soldat C. T. Hurrell a été notifié par le gouvernement de la passation de l'ordre en conseil du 13 novembre 1888, lui accordant une pension. 2. Les montants qui lui ont été payés à titre de gratuité ou de pension, et les dates de ces paiements. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1890.—*M. Mulock* ....*Pas imprimée.*

51*c*. Copie d'une déclaration faite par Antoine Valiquette, père de feu Primat Valiquette, sergent dans le 65ème bataillon. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1890, par sir Adolphe Caron.
Pas imprimée.

52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Copie de toutes lettres adressées au gouvernement demandant que des ingénieurs soient envoyés pour examiner le creek Kettle, entre Saint-Thomas et Port-Stanley, afin de s'assurer s'il est possible d'y creuser un canal, et de tous rapports, cartes et autres documents dressés par ces ingénieurs. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Wilson (Elgin)*..... .....*Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses départements et la corporation connue sous le nom de "Président et syndics de la commune de la seigneurie d'Yamaska," relativement aux dommages

causés aux terres lui appartenant, par la digue construite dans la rivière Yamaska. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*Hon. M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

53*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de toutes demandes d'indemnité formulées par Elphège Cardin, Jean Cardin, George Tonnancour et Bruno Saint-Germain, pour dommages à leurs terres résultant de la digue construite dans la rivière Yamaska, de toute correspondance relative à ces demandes, ainsi qu'un relevé de toutes sommes allouées à chacun d'eux en règlement de ces réclamations. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*Hon. M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

53*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie du dernier rapport fait par l'ingénieur du département des Travaux publics, au sujet des travaux à faire sur la rivière du Sud, dans le comté de Montmagny. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance, pétitions ou autres papiers concernant la vente, la propriété ou l'état du chemin macadamisé de Dundas et Waterloo, reçus depuis la fin de la session de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Bain (Wentworth)*.....*Pas imprimée.*

54*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890, demandant copie de toutes pétitions, rapports d'ingénieurs et correspondance concernant le dragage de la barre à l'embouchure de la rivière Thames, dans le comté de Kent, Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Campbell*.....*Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance et documents relatifs à la nomination de M. Joseph Garneau comme surveillant des travaux du gouvernement, à Québec, et à son remplacement par un nommé L. P. Lépine. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*. *Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 février 1890, demandant copie du contrat et des devis pour l'érection des bureaux de poste et de douane à Annapolis, N.-E., des diverses soumissions et de leurs montants ; aussi, copie de tout ordre ou ordres changeant la qualité et la nature de la pierre employée dans leur construction. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean.)*.....*Pas imprimée.*

56*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1889, demandant copie de toutes requêtes et résolutions adressées au gouvernement par les citoyens ou la corporation de la ville de Lévis, concernant la construction d'un bureau de poste dans la ville de Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Guay*.....*Pas imprimée.*

56*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de toutes pétitions, lettres, etc., adressées au département des postes à Ottawa, demandant un bureau de poste à Palmer Road, I.P.-E., et de toute correspondance avec ce département à Ottawa et avec l'inspecteur des postes à Charlottetown, sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

56*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de deux enquêtes et rapports faits par MM Bourgeois, King et Bolduc au sujet du bureau de poste de Pierreville, P.Q.—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 mars 1889, demandant copie de toute correspondance, rapports, etc., concernant le quai de Saint-Roch des Aulnets, dans le comté de l'Islet, entre le département des Travaux Publics et feu Charles Frs. Roy, arpenteur, et les intéressés domiciliés dans la dite municipalité. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Casgrain*.....*Pas imprimée.*

57*a* Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1890—Copie des comptes en rapport avec la construction d'un quai à Kamouraska, dans la province de Québec, produits dans le cours de l'année 1889. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Dessaint.* *Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1890—Relevé détaillé des frais de réparation du brise-lames de Tignish, I.P.-E., en 1889, la date du commencement et de l'achèvement des travaux, et le nom de la personne en charge des dits travaux. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

58*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1890—Etat indiquant le nombre de quais, jetées et brise-lames du gouvernement réparés en 1889 dans l'Ile du Prince-Edouard, et le montant dépensé pour chacun. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie des rapports faits par l'ingénieur en chef sur l'exploration du havre du Cove Head, dans l'Ile du Prince-Edouard, il y a quatre ou cinq ans. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Davies.*
Pas imprimée.

59*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890—Copie du rapport de l'ingénieur du gouvernement sur les études du havre et brise-lames de New-London, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Welsh*.....*Pas imprimée.*

59*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de tous rapports faits par l'ingénieur en chef pour l'exploration du havre de Tracadie dans l'Ile du Prince-Edouard, il y a quelques années. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Davies*—
Pas imprimée.

59*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant la date du commencement des travaux pour faire sauter le roc dans le havre de Cascumpèque, I.P.-E., dans l'été de 1889, la date à laquelle les travaux ont été suspendus, les noms des ouvriers employés, le montant des gages payés à chaque plongeur et à chaque ouvrier, et le montant total dépensé pour miner le dit roc jusqu'au mois de décembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

59*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat faisant connaître le nombre de soumissions faites ou présentées en rapport avec les travaux publics à la passe est du havre de Toronto, le nom ou les noms de chaque personne ou compagnie ayant soumissionné pour ces travaux, et le montant et les conditions de chaque soumission, avec un relevé des quantités approximatives sur lesquelles ces soumissions ont été basées, et copie de toutes lettres et correspondances, états, documents et papiers se rapportant à l'adjudication du contrat et à toutes et chacune des soumissions. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Barron*—
Pas imprimée.

59*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports d'ingénieurs et autres depuis le 1er janvier 1883, concernant la nécessité et l'opportunité de draguer et autrement améliorer le havre de Picton, baie de Quinté ; aussi, copie de toute correspondance, pétitions, mémoires et rapports depuis le 1er janvier 1883, faisant connaître qu'il est désirable et opportun ou expédient d'ériger des édifices publics dans la dite ville de Picton pour les besoins du bureau des postes, des douanes et du revenu de l'intérieur dans cette ville. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Platt*....*Pas imprimée.*

59*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1890—Copie de tous rapports dressés par l'ingénieur en chef sur la jetée à Hall's Harbour, N.-E., depuis 1882, et de toute correspondance relative à la dite jetée. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Borden*.....*Pas imprimée.*

59*g*. Etats et correspondance au sujet des travaux du havre de Québec et du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-A. Présentés à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par sir Hector Langevin.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Etat indiquant la somme de travail exécutée pendant la campagne de 1889, dans l'Ile du Prince-Edouard, par le dragueur *Prince Edward* les noms des ports et autres localités draguées pendant la dite saison, et le montant des travaux exécutés dans chaque port. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de toute correspondance échangée entre l'auditeur général et le ministre de l'Intérieur ou toute autre personne au sujet des allocations pour frais de voyage de William McGirr, secrétaire particulier du surintendant général des affaires des Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890. *M. Lister*.....*Pas imprimée.*

62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1890—Copie des règlements de quarantaine de la Grosse Ile, et de tous ordres en en conseil et instructions données aux officiers de santé à cette station. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890. *M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie de toute correspondance concernant une réclamation faite par le district de St. Peters, dans le comté de Richmond, pour soins médicaux et pension donnés à Kenneth Chisholm, un marin malade appartenant à la goëlette *Jannie*. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Flynn.*
Pas imprimée.

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Etat donnant : 1. Le nombre total d'immigrants chinois qui sont arrivés en Canada entre le 31 mars et le 31 décembre 1889, spécifiant les ports auxquels ils sont débarqués ; 2. Les montants d'honoraires ou droits retirés des immigrants chinois pendant la même période ; 3. Le nombre de certificats de résidence délivrés à des Chinois, tel que prescrit par l'article 13 de l'Acte pour restreindre et réglementer l'immigration chinoise en Canada, depuis la passation de l'acte ; 4. Le nombre de Chinois qui ont été découverts lorsqu'ils tentaient de débarquer en Canada au moyen de faux certificats, et qui en ont été empêchés par les tribunaux ; 5. Copie de toute correspondance relative au renvoi d'office de M. Vroman, *alias* M. Gardner, et de toute correspondance concernant la nomination d'un Chinois au poste d'interprète au port de Vancouver, en remplacement du dit M. Gardner ; 6. Le nombre de Chinois qui ont traversé le Canada, en entrepôt, pour être embarqués à Vancouver sur des steamers à destination de la Chine, et copie des règlements promulgués pour assurer leur embarquement à bord des dits steamers et empêcher leur débarquement ultérieur ; 7. Le nombre total de Chinois, autres que ceux transportés en entrepôt, qui ont quitté le Canada pendant la période sus-mentionnée, et le nombre de certificats de retour qui ont été délivrés. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Gordon.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

65. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 janvier 1890, demandant copie de tous rapports et autres communications sur le sujet des dépôts formés par les sciures, dosses et autres matières nuisibles déversées dans la rivière Ottawa et autres cours d'eau. Présentée au Sénat le 10 mars 1890.—*Hon. M. Clemow.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

65*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie du rapport de Sandford Fleming, ingénieur civil, sur l'enquête qu'il a faite relativement au bran de scie jeté dans la rivière Ottawa par les scieries des Chaudières et autres. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

66. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant un état détaillé faisant voir le règlement effectué avec les locataires de lots hydrauliques à la Chaudière, en la cité d'Ottawa ; aussi copie des nouveaux baux passés avec les divers locataires des dits lots hydrauliques. Présentée au Sénat le 10 mars 1890,—*Hon. M. Clemow.*

Pas imprimée.

66*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat donnant les noms de toutes les personnes devant des arrérages pour loyers de pouvoirs d'eau et autres jusqu'au 1er courant, et les montants dus respectivement par chacune d'elles. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Somerville*.....*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1880,—Copie de toutes pétitions, correspondances et documents de toutes sortes concernant le chemin de fer Grand Oriental ou toute ligne de chemin de fer devant s'étendre de Lévis à Montréal en suivant le Saint-Laurent. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

68. Rapport concernant la nomination des sous-officiers dans le collège militaire royal. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1890, par sir A. P. Caron.....*Pas imprimé.*

69. Copie certifiée du rapport du comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil en date du 11 janvier 1885, concernant certaines questions entre le gouvernement et la cité d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890, par sir Hector Langevin.....*Pas imprimee.*

70. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890—Copie des rapports ou opinions des officiers en loi de la couronne ur l'acte passé par la législature de Québec, intitulé : "Acte concernant le règlement des biens des Jésuites, ' et aussi, copie du dossier ou des dossiers ou autres documents ou rapports soumis aux dits officiers en loi ou au secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies concernant le dit acte et au moyen desquels les dites opinions ont été obtenues, comme aussi, copie de toutes dépêches et correspondance s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. O'Brien.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat détaillé donnant le chiffre de la population, par origine, conformément au recensement de 1885, de cette partie du district provisoire de la Saskatchewan située au sud de la ligne entre les townships 47 et 48, et bornée à l'ouest par la ligne entre les rangs 11 et 13 à l'ouest du 3ème méridien initial, et à l'est par le 3ème méridien initial dans le système d'arpentage des terres fédérales, constituant actuellement

le district électoral de Batoche. Aussi, de cette partie du même district provisoire située à l'est du 3ème méridien initial dans le système d'arpentage des terres fédérales, et bornée au nord par la limite sud du district électoral de Prince-Albert, actuellement formant le district électoral de Kinistino. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*Hon. M. Laurier.*

Pas imprimée.

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Etat indiquant le nombre de navires perdus chaque année, dans le golfe Saint-Laurent et sur les côtes de l'Atlantique et dans la baie de Fundy, depuis 1868, par suite des marées, courants ou brumes, le nom et le tonnage de chaque navire, et tous les autres détails que le gouvernement peut avoir dans chaque cas quant aux causes et à l'étendue des dommages. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Curran*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat donnant le nombre de rapports de la Commission géologique publiés respectivement chaque année pendant les derniers dix ans, le nombre vendu chaque année, le nombre distribué à titre gratuit, et celui actuellement en mains. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Ferguson (Welland)*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

74. Correspondance des gouvernements d'Ontario et Québec au sujet de la propriété du lit des havres, rivières, etc.—Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1890, par sir John Thompson—

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

75. Relevé des recettes et dépenses pour les huit mois terminés le 28 février des années 1889 et 1890 respectivement. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1890—1. Copie de toutes pétitions adressées à Son Excellence le gouverneur général par des colons établis dans les districts de Cranberry, Cedar, Wellington, Nanoose et Nanaïmo, Colombie-Anglaise, demandant le privilège d'obtenir les terres sur lesquelles ils s'étaient établis, sur les réserves du chemin de fer de l'Ile, aux termes ordinaires accordés aux colons, savoir : que leur octroi comprenne la terre et les minéraux qu'elle renferme ; 2. Copie de tous ordres en conseil autorisant une commission à faire une enquête sur les réclamations des dits colons. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Relevé donnant le salaire et la rémunération payés à M. Arthur Prieur, employé de cette Chambre, à titre de traducteur ou autrement, et le montant total qu'il a reçu depuis qu'il est employé en quelque qualité que ce soit. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1890, par M. l'Orateur..*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Etat indiquant : 1. Le coût réel de la construction primitive du Palais de Justice de Montréal, 1851-57 ; 2. Le montant dépensé pour réparations, chaque année, depuis la dite période jusqu'à la confédération. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.....*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Etat indiquant : 1. Le montant total dépensé pour curer le creek McGregor, dans la ville de Chatham, Ont. ; 2. Le montant dépensé pour y faire placer des pilotis et des bordages, les noms de chaque entrepreneur et le chiffre des différents contrats ; 3. Le montant payé aux propriétaires pour dommages causés à leurs propriétés par suite de ce dragage, les noms et les montants payés à chaque propriétaire ; 4. Les noms et montants de tous réclamants dont les demandes d'indemnité ont été rejetées ou qui sont encore sous la considération du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Campbell*.....*Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie du rapport et des plans de l'ingénieur en chef du département des travaux publics qui a fait les études nécessaires en vue de la construction du pont interprovincial sur l'Ottawa entre le village de La Passe, dans la province de l'Ontario, et le village de Fort Coulonge, dans la province de Québec. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Bryson*.....*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé du nombre de lieuses mécaniques, de coupeuses et de moissonneuses exportées du Canada durant les derniers trois ans ; les noms des exportateurs, les pays d'exportation, et le montant de drawback accordé pour chacun des articles exportés. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1890.—*M. Paterson (Brant)*.....*Pas imprimée.*

82. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la Compagnie de Colonisation dite de la Tempérance et les officiers de la Compagnie des Terres et Homesteads de la Saskatchewan et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouver-

nement, et de toutes communications entre le révérend Alexander Sutherland et John T. Moore et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, au sujet de la localisation des terres, des demandes faites pour y établir des immigrants, et des réclamations pour indemnité pour avoir aidé la colonisation des dites terres ; et aussi copie de tous ordres en conseil se rapportant à ces différents sujets. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1890.—*M. Sommerville*.....*Pas imprimée.*

82*a*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la Compagnie de Colonisation dite de la Tempérance et les officiers de la Compagnie des Terres et Homesteads de la Saskatchewan et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, et de toutes communications entre le révérend Alexander Sutherland et John T. Moore et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, au sujet de la localisation des terres, des demandes faites pour y établir des immigrants, des réclamations pour indemnité pour avoir aidé la colonisation des dites terres ; et aussi copie de tous ordres en conseil se rapportant à ces différents sujets. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1890.—*M. Sommerville*.....*Pas imprimée.*

82*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mars 1890—Copie de toute correspondance, mémoires et conventions entre le gouvernement et la Compagnie de Colonisation de la Tempérance, et de toute correspondance des colons, employés et membres de la compagnie concernant les opérations de la dite compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890. —*M. Wallace*.....*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de toutes pétitions et correspondance concernant l'établissement d'un phare flottant vis-à-vis de Yamachiche, dans le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

83*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890,—Copie de toutes requêtes, pétitions, correspondances et documents de toutes sortes concernant l'établissement d'un phare flottant sur le Saint-Laurent, vis-à-vis l'église Sainte-Croix, comté de Lotbinière, pour remplacer la bouée qui s'y trouve actuellement. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

84. Rapport de Collingwood Schrieber, écr, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, sur l'achèvement du tracé de la ligne projetée de chemin de fer entre la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et un point sur l'Intercolonial près de Moncton *via* Frédéricton, connue sous le nom de "Section de Harvey-Moncton du chemin de fer de la Ligne Courte." Présenté à la Chambre des communes le 24 avril 1890, par sir John A. Macdonald.

Pas imprimé.

85. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie des formules d'annonces et de soumissions, et des soumissions reçues au sujet du contrat relatif à un service de steamers entre aucuns ports des provinces maritimes et les ports des Indes Occidentales ; aussi, copie de la correspondance y relative échangée entre aucun des départements publics et toutes personnes intéressées dans l'établissement de ce service. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1890.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*

86. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Copie de tous papiers et correspondance entre l'association des manufacturiers de l'Ontario et le gouvernement fédéral, pendant les années 1883, 1884 et 1885, au sujet de la législation projetée concernant les manufactures. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*

87. Reponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Copie du rapport et des témoignages pris par la cour d'enquête ordonnée par le département de la marine pour connaître les causes de la perte du steamer *Quinté* qui a été incendié dans la baie de Quinté, dans l'automne de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Platt.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

87*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1890—Etat donnant toutes les réclamations faites par le gouvernement, depuis la Confédération, contre des particuliers, compagnies ou corporations, pour dommages causés aux propriétés du gouvernement par des vapeurs, navires ou autres bâtiments, donnant les noms des navires, etc., des propriétaires, les dates et les items de chaque réclamation, faisant la distinction des réclamations payées et non payées. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*

87*b*. Rapport du lieutenant Gordon, M.R., sur la conduite du capitaine et du second du steamer *Baltic* au sujet des mauvais traitements infligés au nommé Charles Hambly, matelot du dit navire, le 26 août 1889. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1890, par l'honorable M. Colby.

Imprimée pour les documents de la session seulement.

87c. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1 890—Etat donnant toutes les réclamations faites par le gouvernement, depuis la Confédération, contre des particuliers, compagnies ou corporations, pour dommages causés aux propriétés du gouvernement par des vapeurs, navires ou autres bâtiments, donnant les noms des navires, etc., des propriétaires, les dates et les items de chaque réclamation, faisant la distinction des réclamations payées et non payées. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1899—Copie de toute convention intervenue entre le gouvernement ou le ministre des chemins de fer et la Compagnie de Télégraphe dite "The Western Union Telegraph Company," concernant la construction et l'exploitation d'une ligne de télégraphe le long du chemin de fer du Cap-Breton. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Macdonald (Victoria)* ....*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 avril 1890—Copie des requêtes, lettres et plans et rapports d'ingénieurs en rapport avec la chaussée projetée à Hungry Bay, dans le comté de Beauharnois. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron.*

Pas imprimée.

90. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Copie des requêtes et tous autres documents se rattachant à la construction projetée de l'embranchement du chemin de fer de Matane. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Fiset*....*Pas imprimée.*

91. Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883. Mémoire des réclamations pour amendes, frais, etc., imposés sur les porteurs de licences fédérales pour violation de l'acte provincial des licences. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1890, par l'hon. J. Costigan.

Imprimé pour les documents de la session seulement.

91a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant,—1. Le relevé détaillé de toutes dépenses se rattachant à la passation et à la mise en vigueur de l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883, jusqu'à date ; 2. Le montant de tous frais judiciaires encourus au sujet de la constitutionnalité de l'acte ; 3. Les noms des avocats employés par le gouvernement et le montant qui leur a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Trow*..... ....*Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de l'état-major du district militaire nº 1 et le département de la milice, au sujet de la solde et des allocations des dits officiers. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Scriver* ....*Pas imprimée.*

92a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 avril 1860—Copie de tous ordres en conseil faisant des nominations, promotions et changements dans le département de la milice et de la défense pendant le cours de l'année civile 1889. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Lister* ..... *Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Relevé de la quantité et de la valeur des œufs importés dans les provinces de Québec et Ontario et exportés de ces provinces, depuis le 1er janvier dernier ; aussi, les noms des pays d'importation et d'exportation. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Guillet.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

94. Correspondance concernant la résiliation du contrat Anderson pour le service des steamers transatlantiques. Présentée à la Chambre des communes le 13 mai 1890, par l'hon. G. E. Foster.

Imprimée pour les documents de la session seulement.

95. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Etat donnant le montant total jusqu'à date des sommes dépensées pour la bâtisse du bureau de l'imprimerie nationale ; la totalité des sommes dépensées pour le caractère, les presses et autres machines ou matériaux pour imprimer ou relier, dans le dit bureau ; et le montant total payé pour salaires et gages des officiers et employés du bureau depuis le 1er juillet 1889 jusqu'au 1er janvier 1890. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1890.—*M. Innes.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

96. Réponse (*partielle*) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant les sommes d'argent dépensées par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants :—1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault ; 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite ; 3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1890.—*M. McMullen.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1890—Etat indiquant combien de barils de farine du Canada ont été expédiés, par mer directement, ou à travers les Etats-Unis, en 1889, dans les différentes provinces de la Nouvelle-Eaosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean.)*
Pas imprimée.

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 mars 1890—Etat donnant les noms des six païens inscrits dans le rapport du recensement de 1881, pour la paroisse de Sainte-Elizabeth, comté de Joliette, province de Québec, tel que portés dans la cédule originale de l'énumérateur pour cette paroisse. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Charlton.*
Pas imprimée.

99. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de tous papiers concernant la saisie du remorqueur *Rooth*, à Amherstburg, en juillet ou août derniers, pendant qu'il remorquait un radeau de la rivière aux Français à Fort-Erié. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée*

100. Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Joliette et Montmagny, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par M. l'Orateur.....*Pas imprimée,*

101. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 avril, demandant copie de la correspondance échangée entre le ministre ou le député-ministre de la justice, l'inspecteur Moylan ou tout autre fonctionnaire relevant du département de la justice, et le préfet, le sous-préfet ou autre employé du pénitencier de la Colombie-Britannique, au sujet de la destitution de John Wiggins, ci-devant l'un des gardes au dit pénitencier. Présentée au Sénat le 16 mai 1890.—*Honorable M. McInnes (New-Westminster)*... .... *Pas imprimée.*

ETAT

(28)

28—1

De toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année terminée le 31 décembre 1889, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité reçue, la cause de sa retraite, si la vacance a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, etc.

Nom.	Emploi.	Appointements.	Age.	Service.	Années ajoutées.	Pension de retraite.	Gratification.	Cause.	Vacance remplie par	Appointements du nouvel employé.
Douanes.		$	Ans	Ans	Ans	$ cts.	$ cts.			$
Wilson, Joseph	Percepteur	1,100	70	45	....	770 00	.....	Age	Nouvelle nomination	1,000
Stewart, E. J	Préposé au débarq. et visiteur	300	70	24	...	144 00	.....	do	Non remplie	
Vrooman, J. E.	Interprète chinois	1,500	26	2 1/12	....	.....	364 58	Emploi aboli	do	
McGruar, D	Garde-clefs	600	74	31	....	372 00	.....	Age	do	
St. Jean, Louis	Préposé aux arrivages	600	44	23	....	276 00	.....	Mauvaise santé	Nouvelle nomination	600
Ross, Hon. Wm.	Percepteur	3,000	62	14	....	840 00	.....	Efficacité du service	do	3,000
Shortis, E	Préposé aux arrivages	550	67	18	....	192 00	.....	Age et inefficacité	Non remplie	
Dixon, Jas. E.	Sous-percepteur	400	71	28	....	224 00	.....	do	Nouvelle nomination	300
Horan, G. J	Commis et préposé au débarq	850	64	18	....	300 00	.....	Efficacité du service et économie	do	600
Bissonnette, J. B	Préposé au débarquement	600	67	15	....	180 00	.....	Age et infirmité	do	500
Anderson, M. J.	Contrôleur	800	74	32	....	512 00	.....	Age et efficacité du service et économie	Non remplie	
Chamberlin, A. R.	Préposé au débarq. et visiteur	260	67	16	....	83 20	.....	Efficacité du service et économie	do	
Olive, Isaac	Préposé aux arrivages	600	77	17	....	204 00	.....	Age et infirmité	do	
Olive, W. H	Garde-clefs	650	80	21	....	273 00	.....	do	do	
Wooster, T	Sous-percepteur	300	70	18	....	108 00	.....	do	Nouvelle nomination	300
Morrison, John	Préposé aux arrivages	600	57	28	....	336 00	.....	Infirmité corporelle	Non remplie	
Norris, J. G	Sous-percepteur	1,600	60	13	....	416 00	.....	Age et mauvaise santé	do	
Rusk, John	Percepteur	1,100	64	12	....	264 00	.....	do	Nouvelle nomination	800
		15,410				5,494 20	364 58			
Revenu de l'intérieur.										
Mulligan, Jos	Employé de l'accise	750	57	17	....	248 20	.....	Mauvaise santé	Nouvelle nomination	600
Kennedy, J. D	do	850	67	22	....	374 00	.....	Age	do	600
McEachern, A	Percepteur	500	69	29	....	290 00	.....	Age et efficacité du service et économie	Non remplie	
Brougham, M. E.	Employé de l'accise	750	60	17	....	255 00	.....	Age et incapacité	Nouvelle nomination	600

ETAT de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, etc.—*Suite.*

Nom.	Emploi.	Appointements.	Age.	Service.	Années ajoutées.	Pension de retraite.	Gratification.	Cause.	Vacance remplie par	Appointements du nouvel employé.
Revenu de l'intérieur —Suite.		$	Ans	Ans	Ans	$ cts.	$ cts.			$
Heney, J. J	Employé de l'acise	720	28	6 8/12	....	.....	400 00	Mauvaise santé	Nouvelle nomination	600
Lane, John	Bur. des insp.-mes. de bois, Québec	1,600	59	5	5	320 00	.....	Emploi aboli	.....	
Walsh, T. J	do do	1,500	53	35	....	1,050 00	.....	do	.....	
Lecomte, Salem	do do	700	54	23	....	322 00	.....	do	.....	
Balland, J. E	do do	700	45	26	....	364 00	.....	do	.....	
Levasseur, Z	do do	650	67	23	....	299 00	.....	do	.....	
Poliquin, F	do do	600	60	15	....	180 00	.....	do	.....	
Grogan, S. P	do do	550	34	17	....	187 00	.....	do	.....	
DeSerres, G	do do	400	33	9 8/12	4/12	80 00	.....	do	.....	
Desaulniers, E	do do	200	20	3 3/12	....	.....	54 17	do	.....	
McDonnell, W. J	Sous-insp. des poids et mesures	800	51	8 5/12	....	.....	561 51	Age et mauvaise santé	Non remplie	
Régnier, P	Percepteur	650	60	26	....	338 00	.....	Age	Nouvelle nomination	600
		11,920				4,307 20	1,015 68			
Travaux publics.										
McDougall, Alex	Sous-maître des glissoires	300	75	18	....	108 00	.....	Age	Nouvelle nomination	300
Poupore, John	Percepteur des glissoires et de droits d'estacades, Québec	2,600	72	7	10	884 00	.....	Efficacité du service et économie	Non remplie	
McNutt, C	Sous-percepteur des droits de gliss. et d'estacades, Québec	2,000	74	32	....	1,280 00	.....	do do	do	
Ritchie, Jas	Comptable	1,600	53	29	....	928 00	.....	do do	do	
Jackson, J	Messager	600	53	18	....	216 00	.....	do do	do	
Chaloner, H. J	Percepteur des droits de glissoires et d'estacades, Québec	2,400	65	7	10	816 00	.....	do do	do	
Miller, H. J	Sous-percepteur des droits de gliss. et d'estacades, Québec	1,400	40	5 9/12	4 3/12	280 00	.....	do do	do	
Miller, P	Commis	1,200	58	37	....	840 00	.....	do do	do	
Harvey, T	Messager	150	41	7	....	.....	87 50	do do	do	
Darby, John	Commis, bureau des terres de la couronne, Ottawa	850	50	6	....	.....	425 00	Emploi aboli	.....	
Larose, S. C	do do	850	34	6	....	.....	425 00	do	.....	

Thibault, Chas	Secrétaire du ci-devant bureau des arbitres fédéraux	2,000	49	9	10	760 00	.....	do	.....	
		15,950				6,112 00	937 50			
Marine.										
Harrison, Thos	Gardien de phare	400	71	12	....	96 00	.....	Age	Nouvelle nomination	300
Young, Reuben	do	150	83	12	....	36 00	.....	do	do	150
Buteau, E. E	Agent à Québec	900	55	27	....	486 00	.....	Mauvaise santé	Non remplie	
Kavanagh, L	Gardien de phare	460	72	46	....	322 00	.....	Age	Nouvelle nomination	350
Trudel, B	Chef de police à Québec et préposé aux engagements des matelots.	1,500	48	11	....	330 00	.....	Efficacité du service et économie	Remplie par un agent sans appoint. additionnels	
White J. B	Gardien de phare	280	73	25	....	140 00	.....	Age	Nouvelle nomination	200
Ormond, H. St. A	Inspecteur, police du havre à Montréal	1,400	67	11	....	308 00	.....	Emploi aboli	.....	
Murphy, Geo	Constable en chef, police du havre à Montréal	1,098	52	12	....	263 04	.....	do	.....	
Fafford, Louis F	Gardien de phare	400	66	17	....	136 00	.....	Age et mauvaise santé	Nouvelle nomination	400
Risley, Samuel	Président, bureau des inspecteurs de bateaux à vapeur	1,800	67	32	....	1,152 00	.....	do	Promotion	
Card, Nelson	Gardien de phare	500	71	12	...	96 00	.....	do	Nouvelle nomination	500
		8,888				3,365 54	.....			
Postes.										
Wall, John	Facteur	480	53	6 9/12	....	.....	273 33	Mauvaise santé	Nouvelle nomination	360
Auger, A. E	Commis	800	61	35	....	560 00	.....	do	do	480
Dewé, John	Inspect. en chef des bur. de poste	2,800	68	46	....	1,960 00	.....	Age et mauvaise santé	Promotion	
Pepin, Felix	Facteur	450	26	4	....	.....	150 00	Mauvaise santé	Nouvelle nomination	360
Young, Wm	do	600	67	14	....	168 00	.....	Age	Pas encore remplie	
Colbeck, Henry	Sous-directeur de poste	1,800	65	35	....	1,260 00	.....	Age et mauvaise santé	do	
Murphy, John	Surintendant des facteurs	720	31	15	....	201 00	.....	Mauvaise santé	Nouvelle nominat. comme facteur	360
		7,650				4,149 00	423 33			
Chemins de fer et canaux.										
Philips, John	Journalier d'écluse	252 25	69	33	....	166 48	.....	Age et perte de vue	Nomination temporaire	
Coughlin, Timothy	Eclusier	200	82	45	....	140 00	.....	Age avancé	do	
McDonell, D. A	Surint., canal Cornwall	*200 1,400	72	55	....	1,120 00	.....	Age	Nouvelle nomination	*200 1,400
Morrissey, John	Eclusier	339 50	65	22	...	149 38	.....	do et mauvaise santé	Nomination temporaire	
Gaffney, L	Journalier d'écluse	414 16	56	22	....	182 23	.....	Perte de vue	do	
Malhiot, Solomon	Eclusier	506 58	70	26	..	263 42	.....	Age et mauvaise santé	do	
		3 312 49				2,021 51	.....			

* Loyer de maison.

ETAT de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, etc.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Appointements.	Age.	Service.	Années ajoutées.	Pension de retraite.	Gratification.	Cause.	Vacance remplie par—	Appointements du nouvel employé.
Intérieur.		$	Ans	Ans	Ans	$ cts.	$ cts.			$
O'Farrell, Michael..	Gardien, Commission géologique	700	73	45	....	490 00	.....	Age.....	Nouvelle nomination....	700
McMillan, John	Commis do ..	1,000	29	7	....	.....	583 33	Mauvaise santé.....	Non remplie.....	
Waggoner, D. J	Agent des bois de la couronne ..	1,200	58	6	....	.....	600 00	Emploi aboli.....	.....	
		2,900				490 00	1,183 33			
Pêcheries.										
Duvar, J. H.....	Inspecteur, I.P.-E.....	1,000	60	10	....	200 00	.....	Age et efficacité du service.....	Nouvelle nomination....	800
* Rogers, W. H.....	Inspecteur, N.-E.....	1,800	67	21	....	756 00	.....	do do	.....	
		2,800				956 00	.....			
Finances.										
Nash, J. R.....	Commis de 2e classe	1,400	73	23	....	644 00	.....	Age.....	Promotion.....	
Agriculture.										
Chabot, L. Z.	Gardien des modèles.....	500	49	16	....	160 00	.....	Mauvaise santé.....	Non remplie.....	
Milice et défense.										
Wright, Wm. R .. .	1er commis	2,400	67	45	....	1,680 00	.....	Age	Remplie par un commis de 1re classe.....	1,650
Audition.										
Casault, F.....	Messager	500	58	36	....	350 00	.....	Mauvaise santé.....	Nouvelle nomination....	300
Secrétariat d'Etat.										
Powell, Grant	Sous-secrétaire d'Etat.....	3,200	70	$50\frac{5}{12}$	....	2,240 00	.....	Age.....	Promotion.....	

Affaires des Sauvages.										
Powell, I. W., M.D.	Surintendant des Sauvages.....	3,000	52	17	....	1,020 00	.....	Mauvaise santé	Nouvelle nomination	3,000

* La province a été divisée en trois districts auxquels furent préposés deux inspecteurs avec des appointements de $600 chacun. Le district du Cap-Breton fut laissé à la charge de l'ancien inspecteur local, dont les appointements furent augmentés de $100. Coût du service, d'après le mode actuel, $1,300.

RÉCAPITULATION.

Départements.	Pension de retraite.	Grati-fication.	Total.	Départements.	Pension de retraite.	Grati-fication.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Douanes.....	5,494 20	364 58	5,858 78	Pêcheries.....	956 00	.....	956 00
Revenu de l'intérieur.....	4,307 20	1,015 68	5,322 88	Finances.....	644 00	.....	644 00
Travaux publics.....	6,112 00	937 50	7,049 50	Agriculture.....	160 00	.....	160 00
Marine.....	3,365 54	.....	3,365 54	Milice et défense.....	1,680 00	.....	1,680 00
Postes.....	4,149 00	423 33	4,572 33	Auditeur.....	350 00	.....	350 00
Chemins de fer et canaux.....	2,021 51	.....	2,021 51	Secrétariat d'Etat.....	2,240 00	.....	2,240 00
Intérireur.....	490 00	1,183 33	1,673 33	Affaires des Sauvages.....	1,020 00	.....	1,020 00
					32,989 45	3,924 42	36,913 87

J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances.

RÉPONSE

(31*a*) (PARTIELLE)

Conformément à une RÉSOLUTION de la CHAMBRE DES COMMUNES, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer Canadien du Pacifique et donnant des détails concernant :

1. Le choix de la route.
2. Le progrès des travaux.
3. Le choix ou la réserve des terres.
4. Le paiement des deniers.
5. La construction des embranchements.
6. Le progrès des travaux sur les embranchements.
7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises.
8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements jusqu'à la clôture de l'exercice précédent.
9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état.
10. Copie de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

OTTAWA, 29 janvier 1890. *Secrétaire d'Etat.*

OTTAWA, 29 janvier 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie de la correspondance embrassant l'état que ce département, pour les choses qui le concernent, est tenu, par une résolution du 20 février 1882, de présenter chaque année à la Chambre des Communes dans les quinze jours à compter de l'ouverture de la session.

Comme la correspondance se rapporte à un certain nombre de différents sujets et qu'elle est conséquemment tenue en liasses séparées, bien que toutes se rapportent aux affaires de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ai cru, pour qu'il fut plus facile de le consulter, qu'il valait mieux préparer l'état en cinq parties distinctes, comme suit :

N° 1. Cette partie comprend copies de la correspondance, des documents et plans se rapportant à la démarcation finale de la borne de la zone de 48 milles entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses, dans les limites de laquelle la compagnie a droit à la concession des sections impaires propres à la colonisation.

N° 2. Copies de la correspondance, des documents et plans se rapportant au droit de passage et aux terrains de station à différents points sur la ligne du chemin.

N° 3. Copies de la correspondance se rapportant aux sections impaires situées dans la zone de la compagnie et qui ont été louées par le département pour des objets de pâturage.

N° 4. Copies de la correspondance et des arrêtés du conseil se rapportant à la concession en terres accordée à l'embranchement qui s'étend de Brandon à Deloraine et Glenboro', et à l'acquisition du droit de passage en rapport avec le dit embranchement.

N° 5. Copies de la correspondance échangée entre l'agent des bois de la couronne pour les terres fédérales de la Colombie-Britannique et la compagnie relativement aux bois, traverses, etc., coupés par la compagnie, et l'état de recettes en rapport avec le dit bois, etc.

En sus de ce qui précède il y a dans ce département une liasse considérable de lettres échangées avec la compagnie, qui ne contient que les demandes faites par la compagnie pour l'émission de lettres patentes pour des terres, soit en sa faveur ou en faveur de personnes auxquelles elle a vendu, et les réponses à ces demandes. Jusqu'ici le département a eu pour pratique de fournir copie de la correspondance au parlement; mais je suis d'avis qu'en passant la résolution du 20 février 1882, la Chambre n'a jamais eu l'intention d'y inclure copie de cette correspondance toute routinière, qui n'affecte en rien les relations générales qui existent entre le gouvernement et la compagnie. Si je me trompe, on peut, au moyen d'une réponse supplémentaire, fournir à la Chambre copie de cette correspondance (dont la préparation coûtera quelque chose).

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. M. BURGESS, *sous-ministre de l'intérieur.*

L'honorable ministre de l'intérieur.

NOTE.—Les cartes en rapport avec le présent état ne sont pas imprimées, mais on pourra les trouver dans la copie originale, à la Chambre des Communes.

PARTIE I.

BORNE DE LA ZONE DE 48 MILLES.

COPIE CERTIFIÉE *du rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 8 *février* 1889.

Vu un rapport en date du 19 janvier 1889, du ministre de l'intérieur, déclarant qu'il s'est échangé une correspondance entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et son département relativement à la démarcation finale des bornes de la zone de 48 milles, entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses, dans laquelle la compagnie a droit à une concession des sections impaires qui conviennent à la colonisation :

Le ministre déclare de plus que cette correspondance a eu pour résultat de marquer en rouge, sur les quatre cartes de sections ci-incluses, les lignes frontières sur lesquelles la compagnie et l'ancien ministre de l'intérieur sont tombés d'accord, mais en même temps la compagnie fut informée qu'il devait être catégoriquement entendu que dans la zone telle que convenue toutes les terres comprises entre les lignes noires ou bornes de l'ancienne zone, et les lignes rouges ou nouvelles bornes, qui peuvent avoir été concédées, réservées ou promises à d'autres corporations ou particuliers, ou qu'on pourra trouver colonisées, demeureront à la disposition du gouvernement, et que le choix fait par la compagnie de toutes sections impaires situées dans l'étendue additionnelle comprise dans les lignes rouges, sera soumis à l'approbation du gouvernement.

Le ministre approuve les lignes de la limite telles que marquées en rouge sur les cartes sus-mentionnées, ainsi que la stipulation faite par son prédécesseur relativement aux sections impaires situées entre les anciennes et les nouvelles bornes, et il recommande que les lignes marquées en rouge sur ces quatre cartes de sections soient confirmées comme étant les lignes frontières nord et sud de la zone de 48

milles du chemin de fer Canadien du Pacifique, et qu'il soit autorisé à régler les prétentions qui pourront être formulées à l'endroit des sections impaires situées entre les limites de cette zone, telle que précédemment comprise, et les bornes d'icelle maintenant recommandées à l'approbation.

Le ministre remarque qu'on se souviendra que l'Acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, de 1881, autorisait la construction du chemin de fer par le défilé de Yellow-Head, et statuait que Winnipeg et Jasper-House seraient les limites est et ouest, respectivement, de la concession de terre de la compagnie, mais que le chemin de fer fut subséquemment établi et construit, sous l'empire du parlement, par le défilé de la rivière de l'A , considérablement au sud de Jasper-House, sans toutefois fixer un point à la place sur la nouvelle route. Il devint par conséquent nécessaire d'adopter une autre description de la limite occidentale de la zone, et en vertu d'une convention faite entre l'ancien ministre de l'intérieur et la compagnie, en date du 3 mars 1886, il fut stipulé que la zone de la concession de terres se terminerait au point où la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique est traversée par cette ligne-frontière entre les rangs dix et onze, à l'ouest du cinquième méridien initial du système d'arpentage des terres fédérales, étant, autant que possible, la même distance que Jasper-House du sommet des Montagnes Rocheuses, et de là en suivant les limites ouest et sud des sections de ce point, au nord 45 degrés ouest et au sud 45 degrés est, astronomiquement jusqu'aux bornes nord et sud, respectivement, de la zone de 48 milles.

Le ministre observe de plus que cette convention fut faite avant l'adoption de l'acte relatif au parc des Montagnes Rocheuses, de fait avant qu'on eût en vue la réserve du parc ; et en traçant les bornes du parc on constata qu'une partie considérable du dit parc était comprise dans la limite occidentale sus-décrite de la zone du chemin de fer, mais M. Drinkwater, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a informé le ministre de l'intérieur que la compagnie ne réclame pas le droit de choisir aucune partie de sa concession de terres dans le parc, et conséquemment la limite ouest de la zone de 48 milles a été marquée sur les cartes conformément à la convention du 3 mars 1886, sauf ce qui a trait à la partie de la dite zone qui tombe dans les limites du parc des Montagnes Rocheuses, et le ministre recommande que la limite occidentale de la zone de 48 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique, indiquée sur les dits plans, soit approuvée et confirmée.

Le comité, qui approuve le susdit rapport, le soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

L'honorable ministre de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 16 mars 1889.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 30 novembre dernier, je dois maintenant vous informer que le huit février un arrêt a été rendu en conseil, exécutant les conditions que contenait ma lettre à votre adresse du 23 février 1888, relativement à la modification de la zone de terre du chemin de fer Canadien du Pacifique. La ligne rouge, telle qu'indiquée sur les cartes que vous avez remises à ce département, a été acceptée comme limite de la zone du chemin de fer, soumise aux conditions de l'arrêt du conseil sus-mentionné. Je vous inclus sous ce pli un plan faisant voir le point terminal occidental de la zone, ainsi que copie de l'arrêté du conseil.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. B. DOUGLAS, *sous-secrétaire.*

A M. C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P., Montréal.

PARTIE II.

DROITS DE PASSAGE ET TERRAINS POUR STATIONS.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 15 mars 1889.

MONSIEUR,—Je crois comprendre que sir John Lister-Kaye a acheté du gouvernement la ½ N. de la section 24, township 15, rang 14, à l'ouest du 3e méridien, voisine de la station de Swift-Current.

Je présume que notre demande pour la partie nord de cette dernière section, pour droit de passage et terrains pour stations, n'est pas comprise dans la vente faite à sir John ; et je serais heureux si vous vouliez vous enquérir de l'affaire et m'en aviser. C'est important vu que tous nos ateliers et la remise à locomotives y sont construits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. JOHN R. HALL, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 22 mars 1889.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous informer, en réponse à votre lettre du 15 courant, que la totalité de la moitié nord de la section 24, township 15, rang 14, à l'ouest du troisième méridien, n'a pas été vendue à la *Canadian Agricultural Coal and Colonization Company*, à responsabilité limitée, et que dans la lettre patente accordée à cette compagnie toute cette demi-section lui est concédée, sauf cette partie, embrassant quinze acres et demi, qui est occupée, partiellement par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à titre de terrains pour station et pour d'autres objets, et partiellement prise par suite de la déviation de la "réserve pour le chemin" dans cette section.

Je dois aussi déclarer que la terre en question a été vendue à la *Canadian Agricultural Coal and Colonization Company*, à responsabilité limitée, par l'entremise de sir John Lister-Kaye.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. B. DOUGLAS, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire, C. C. P., Montréal.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 20 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai instruction d'attirer votre attention sur la lettre que M. Hall vous adressait le 23 octobre dernier, dans laquelle on vous priait de fournir à ce département une copie du plan du droit de passage entre certains points sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et de vous dire que, comme on a immédiatement besoin de ces plans, le département vous serait obligé si vous vouliez donner votre attention à cette affaire.

Je dois aussi vous prier de dire si les terrains destinés aux stations du chemin de fer, tels qu'indiqués sur les plans du droit de passage ont été ratifiés par un arrêt du conseil, et, s'il en est ainsi, de transmettre à ce département des copies de tels arrêts du conseil.

La compagnie a présenté certains plans des terres requises pour cet objet, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et avant que des mesures soient prises pour l'émission de lettres patentes à cet effet, il est nécessaire de savoir si l'étendue indiquée sur ces plans s'accorde avec celle indiquée sur ceux du droit de passage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. A. P. BRADLEY, secrétaire du département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

FIELD.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 19 février 1870.

Monsieur,—Relativement à votre lettre du 22 octobre dernier, n° de renv. 188113, concernant les terres que requiert cette compagnie pour droit de passage et des terrains de stations à Field. Comme cet endroit se trouve dans la réserve du parc on n'exigera pas l'étendue supplémentaire de terre demandée, et j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan et une description modifiés indiquant ce qui est maintenant nécessaire et ce pourquoi je serai heureux de recevoir la lettre patente.

Relativement à cette affaire j'ai l'honneur de vous renvoyer à la correspondance qui s'est échangée concernaut les *squatters* à mauvais caractères établis dans les environs de cette station. Je présume que les fonctionnaires du gouvernement qui ont l'administration de ces réserves verront à ce que ces *squatters* soient expulsés, mais je crois bon, afin qu'on ne perde pas la chose de vue, d'attirer de nouveau votre attention sur cette affaire et de suggérer respectueusement qu'on adopte les moyens que les circonstances justifieront.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. John R. Hall, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

Toute la partie des quarts nord-est et sud-est de la station 17, township 28, rang 18, à l'ouest du cinquième méridien, dans la province de la Colombie-Britannique, qui se trouve entre les deux lignes parallèles au centre du chemin de fer Canadien du Pacifique et cinquante pieds de distance de chaque côté du dit centre, tel que le dit chemin est maintenant situé et construit sur la dite terre et les terres qui avoisinent celle-ci, contenant 4·20 acres dans le quart nord-est et 6·50 acres dans le quart sud-est, plus ou moins.

Et aussi, aux fins de pourvoir à des terrains de stations, une partie additionnelle des quarts nord-est et sud-est de la dite section en deux lisières, l'une du côté nord-ouest du chemin de fer, située entre la limite nord-ouest du droit de passage sus-décrit et une ligne parallèle à celui-ci et à 150 pieds d'icelui, et l'autre du côté sud-est du chemin de fer, située entre la limite sud-est du droit de passage et une ligne parallèle à celui-ci et à 350 pieds d'icelui, les dites lisières s'étendant à 3,200 pieds le long du chemin de fer à partir de la borne est de la dite section dans une direction sud-ouest, contenant 18·60 acres dans le quart nord-est et 16·50 acres dans le quart sud-est, plus ou moins.

Département de l'intérieur, Ottawa, 28 février 1889.

Monsieur,—J'ai intention d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, contenant un plan et une description modifiés des terres requises par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour droit de passage et des terrains de station à Field.

Je suis, monsieur, votre dévoué serviteur,

P. R. DOUGLAS, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire, C.C.P., Montréal.

Département de l'intérieur, Ottawa, 4 novembre 1889.

Monsieur,—Relativement à votre lettre du 19 février dernier contenant un plan et une description modifiés des terres requises par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour droit de passage et des terrains de station à Field, C.-B., j'ai l'honneur de vous informer qu'une copie de ces plan et description modifiés a été transmise au département des chemins de fer et canaux, afin que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat puisse faire le rapport ordinaire sur l'affaire, et que,

sur réception ici de tel rapport, des mesures seront prises pour préparer des lettres patentes en faveur de la compagnie pour les terres accordées.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire du C.C.P., Montréal.

Département de l'intérieur, Ottawa. 2 décembre 1889.

Monsieur,—J'ai instruction de vous informer que le secrétaire des chemins de fer et canaux a donné avis à ce département que votre demande d'une concession de terre pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à titre de droit de passage et de terrains de station, à Field, devant contenir une étendue totale de 45·80 acres, a été de nouveau examinée et qu'on doit s'en tenir à l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat et dont le résultat a été transmis à ce département le 20 décembre dernier.

Je dois vous rappeler que, d'après ce rapport, l'ingénieur en chef est d'avis qu'une étendue de 26·05 acres, telle que tracée par lui sur le plan qu'il a alors fourni au département, était une quantité suffisante pour les objets de la compagnie à Field ; et je vous prierai en conséquence de nous transmettre une description corrigée de la terre en question, afin qu'on puisse se mettre à préparer la lettre patente pour la dite terre.

Je suis, monsienr, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire, C.C.P., Montréal.

MOBERLY.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique
Bureau du secrétaire, Montréal, 23 février 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan et une description du terrain requis pour station et droit de passage à Moberly, C.-B., et de demander qu'une lettre patente soit émise pour ce terrain avec le moins de retard possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. John R. Hall, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

Toute la partie du quart nord-est de la section 9, township 28, et rang 22, à l'ouest du cinquième méridien, dans la province de la Colombie-Britannique, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre du chemin de fer Canadien du Pacifique et à une distance de 50 pieds du dit centre de chaque côté, tel que le dit chemin de fer est situé et construit sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant quatre acres et un quart plus ou moins.

Aussi, pour des terrains de station à Moberly, une autre partie du quart nord-est de la section 9, en deux lopins, un du côté est du chemin de fer et situé entre la limite est du droit de passage sus-décrit et les bornes nord et est de la dite section, et l'autre du côté ouest du chemin de fer situé entre la limite ouest du droit de passage et la rive droite ou est de la rivière Colombie et la borne nord de la dite section, contenant dix-sept acres et trois quarts, plus ou moins.

Toute la partie du quart sud-est de la section 16, du township 28, rang 22, à l'ouest du cinquième méridien, dans la province de la Colombie-Britannique, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre du chemin de fer Canadien du Pacifique et à cinquante pieds du dit centre de chaque côté, tel que le dit chemin de fer est situé et construit sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 6½ acres plus ou moins.

Aussi, aux fins de pourvoir à des terrains de station à Moberly, une autre partie du quart sud-est de la dite section en deux lisières, l'une du côté est du chemin de fer et située entre la limite est du droit de passage sus-décrit et une ligne parallèle à celui-ci et à 150 pieds d'icelui, et l'autre du côté ouest du chemin de fer et située entre la limite ouest du droit de passage, la rive droite ou est de la rivière Colombia et une ligne parallèle à la dite limite ouest du droit de passage et à 450 pieds d'icelui. Les dites lisières s'étendant à partir de la borne sud de la dite section dans une direction nord sur une distance de 1,380 pieds, mesurée le long du dit centre du chemin de fer, contenant 18·00 acres plus ou moins.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 6 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan et une description de la terre demandée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour droit de passage et terrains de station à Moberly, C.-B., et je dois vous prier d'obtenir, le plus tôt qu'il vous sera possible, le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat sur l'étendue de terre qui doit être concédée à la compagnie à cet endroit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. A. P. BRADLEY, secrétaire du département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 6 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'un plan et une description du terrain demandé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Moberly, C.-B., pour des fins de droits de passage et de station ont été transmis au département des chemins de fer et canaux, dans le but d'obtenir le rapport ordinaire de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat. Sur réception ici de ce rapport, des mesures seront prises pour la préparation des lettres patentes en faveur de la compagnie pour le terrain accordé à cet endroit.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire, Cie C.C.P., Montréal.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 15 novembre 1889.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 6 courant, relativement à la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour une certaine étendue de terrain devant servir à des fins de station et de droit de passage à Moberly, C.-B., j'ai instruction de vous informer que, dans l'opinion de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, opinion que le département approuve, une étendue de 14 acres serait une concession libérale pour les affaires du chemin de fer à une station éloignée comme celle de Moberly.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

M. A. M. BURGESS, sous-ministre de l'intérieur, Ottawa,

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 3 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous informer que le secrétaire du département des chemins de fer et canaux a donné avis à ce département que la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'émission d'une lettre patente embrassant le terrain requis pour la station et le droit de passage à Moberly, Colombie-Britannique, a été examiné, et que dans l'opinion de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, opinion que, déclare le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, ce dernier département approuve, une étendue de quatorze

acres de terre est une concession libérale pour les affaires de la compagnie à une station éloignée comme celle de Moberly. Je dois conséquemment vous prier de fournir à ce département une description corrigée du terrain en question,

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Compagnie C. C. P., Montréal.

CANMORE.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 17 juillet 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur de demander, au nom de cette compagnie, des lettres patentes embrassant le terrain mentionné dans le mémoire ci-annexé.

La station de Canmore est située sur le terrain décrit dans le mémoire, et comme un hôtel de mauvaise réputation y a été érigé et est la cause de grands ennuis pour les fonctionnaires du chemin, il est de la plus grande importance que la lettre patente soit transmise à la compagnie aussitôt que possible, afin de nous permettre de prendre des mesures à l'endroit du propriétaire.

Je vous transmets aussi sous ce pli un plan indiquant le terrain requis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. John R. Hall, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

(*Mémoire.*)

POUR DROIT DE PASSAGE.

Toute la partie de la moitié ouest de la section 33, township 24, rang 10, à l'ouest du 5e méridien initial, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 100 pieds perpendiculairement du dit centre de chaque côté, tel que le dit chemin est maintenant situé et construit sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant par mesure 16·40 acres, plus ou moins.

Aussi, pour terrains de station, une autre partie de la dite demi-section en deux lopins, l'un du côté nord-est du dit chemin de fer, et situé entre la limite nord-est du droit de passage, tel que sus-décrit, et une ligne parallèle à celle-ci et à 150 pieds perpendiculairement d'icelle; et l'autre, du côté sud-ouest du chemin de fer, et situé entre la limite sud-ouest du droit de passage, tel que sus-décrit, et une ligne parallèle à la dite ligne et à 900 pieds perpendiculairement d'icelle, les dits lopins s'étendant de la borne ouest de la dite section dans une direction sud-est jusqu'à une ligne tirée à angle droit avec le centre du dit chemin de fer à un point sur le dit centre, à 2,060 pieds de la dite borne ouest, mesurés le long du dit centre du chemin de fer, les dits lopins contenant ensemble par mesure 30·51 acres, plus ou moins.

Toute la partie du quart nord-est de la section 32, township 24, rang 10, à l'ouest du 5e méridien, dans le district d'Alberta, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 100 pieds du dit centre de chaque côté, tel que le dit chemin est maintenant situé et construit sur la dite terre et sur les terres qui l'avoisinent, contenant 13·25 acres, plus ou moins.

Aussi, pour des terrains de station à Canmore, une autre partie des quarts sud-est et nord-est de la dite section en deux lisières, l'une du côté nord-est du chemin de fer, et située entre la limite nord-est du droit de passage sus-décrit et une ligne parallèle à la dite limite et à 200 pieds de distance d'icelle; et l'autre, du côté sud-ouest du chemin de fer, et située entre la limite sud-ouest du dit droit de passage et une ligne parallèle à la dite limite et à 900 pieds de distance d'icelle, les dites lisières s'étendant de la borne est de la dite section jusqu'aux bornes nord et ouest du quart nord-est de la dite section, et contenant 17·97 acres dans le quart sud-est, et 76·75 acres dans le quart nord-est, plus ou moins.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 27 juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 courant, demandant l'émission d'une lettre patente en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le terrain décrit dans le mémoire qui accompagnait votre lettre, et de vous déclarer qu'on ne peut procéder à la préparation de cette lettre patente, ainsi qu'à celle d'un certain nombre d'autres en faveur de la compagnie pour des terrains requis pour des objets de station et de droit de passage jusqu'à ce que le département de la justice n'ait prononcé sur la nature du droit que possède la compagnie relativement à ces terrains.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. KINLOCH, *pour le sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie du chemin de fer C. P., Montréal.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 5 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan et une copie de la description du terrain demandé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour des fins de droit de passage et de station à Canmore, et je dois vous prier de bien vouloir obtenir et transmettre aussitôt que possible à ce département le rapport ordinaire de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat relativement à l'étendue de terre qui doit être accordée à la compagnie pour ces fins.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. A. P. BRADLEY, secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 5 novembre 1889.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre que le département vous adressait le 27 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous informer qu'un plan et une description du terrain demandé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour des objets de station et de droit de passage à Canmore ont été transmis au département des chemins de fer et canaux pour obtenir le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et qu'immédiatement après réception ici de ce rapport qu'on se mettra à préparer des lettres patentes en faveur de la compagnie pour le terrain accordé.

Je suis, monsieur, votre obeissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie du chemin de fer C. P., Montréal.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, Ottawa 20 novembre 1889.

MONSIEUR,—Le 5 courant vous avez transmis un plan et une discription de terrains à Canmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, demandés par la compagnie pour des fins de droits de passage et de station, en vertu des conditions de son contrat, l'étendue étant de 66·91 acres. J'ai l'honneur de vous dire en réponse que dans l'opinion de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, opinion que le département approuve, l'étendue comprise, en une largeur de 150 pieds à partir du centre d'un côté, et 200 pieds à partir du centre de l'autre, pour les distances indiquées sur le plan, est suffisante à cet endroit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

M. A. M. Burgess, sous-ministre de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 7 décembre 1889.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 17 juillet dernier contenant un plan et une description du terrain demandé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Canmore, pour des fins de droits de passage et de station, j'ai maintenant l'honneur de vous informer que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, auquel l'affaire a été soumise, ainsi qu'on vous l'a fait savoir le 5 courant, a fait rapport que l'étendue comprise en une largeur de 150 pieds à partir du chemin de fer d'un côté et de 200 pieds à partir du centre de l'autre, pour la distance indiquée sur le plan, dont copie est ci-inclue, est suffisante pour les besoins de la compagnie à cet endroit. Je dois ajouter que ce département prendra sans délai des mesures pour l'émission des lettres patentes en faveur de la compagnie pour les terrains à cet endroit, conformément au rapport sus-mentionné.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Compagnie du C. C. P., Montréal.

DÉPARTEEENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 20 décembre 1889.

MONSIEUR,—Dans votre lettre du 20 novembre, n° de renvoi 53749, dans l'affaire du terrain requis pour des fins de droits de passage et de station pour le chemin de fer Canadien du Pacifique à Canmore, vous dites que l'étendue suffisante pour cet objet et qui doit être accordée à la compagnie, est comprise dans une largeur de 150 pieds à partir du centre du chemin de fer d'un côté, et de 200 pieds à partir du centre de l'autre, et j'ai maintenant l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que dans le plan que vous avez transmis relativement à cette affaire, il est indiqué que l'étendue est comprise dans une largeur de 200 pieds à partir du centre du chemin de fer d'un côté, et de 250 pieds de l'autre. On présume, toutefois, que la description que contient votre lettre en question représente correctement la largeur du terrain qui doit être accordée à la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. A. F. BRADLEY, secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 16 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant (n° de renv. 211812) et de vous dire en réponse que pour en arriver à cette décision l'ingénieur en chef des chemins de l'Etat ne pouvait savoir que Canmore était un point de division. Je vous expédie maintenant un plan de la cour à cet endroit, donnant des informations que nous n'avons pas transmises sur le plan antérieurement produit. L'examen de ce plan suffira, je crois, pour démontrer que la demande du droit de passage et de terrains de station sur la section 33, n'était pas déraisonnable, et qu'elle n'embrasse pas plus de terrain qu'il n'en faudrait accorder à la compagnie pour des fins de chemin de fer à un endroit aussi important que l'est Canmore. Je pourrais faire remarquer qu'en rapport avec l'exploitation des houillières dans cette localité, cette compagnie aura besoin de voies d'évitement en sus de celles indiquées sur le plan.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L. PEREIRA, sous-secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 26 décembre 1889.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 20 courant, j'ai instruction de vous dire que la largeur de terrain qui doit être accordée à la Compagnie du chemin de fer

Canadien du Pacifique pour des fins de droit de passage et de station à Canmore, est, en tout, de 350 pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A. M. Burgess, sous-ministre de l'intérieur,

GORGE ALBERT.

Département de l'intérieur, Ottawa, 4 novembre 1889.

Monsieur,—Je dois vous informer qu'il vous faut fournir à ce département un plan et une description du terrain requis par la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique pour des fins de station à la Gorge Albert. Je dois aussi attirer votre attention sur le fait, que vous vous rappelez, que lors de votre voyage ici en février dernier, vous avez dit à M. Hall que, comme le terrain que la compagnie avait déjà demandé, à cet endroit, conformément au plan et à la description qui accompagnaient votre lettre du 12 décembre dernier, était réservé pour un parc dans la montagne, la retention de cette réserve répondait en somme au but qu'avait la compagnie en faisant cette demande. Toutefois une autre description de l'étendue inclue dans cette réserve et dont la compagnie a réellement besoin pour des fins de station, est nécessaire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Compagnie du C. C. P., Montréal.

LAC GRIFFIN.

Département de l'intérieur, Ottawa, 4 novembre 1889.

Monsieur,—Relativement aux lettres du département du 24 août et du 12 novembre 1888, j'ai instruction de vous demander de bien vouloir transmettre aussitôt que possible à ce département, le plan et la description du terrain requis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au lac Griffin pour des fins de station ; et de vous dire qu'aucune mesure ne peut être prise pour la préparation d'une lettre patente relativement à ce terrain jusqu'à ce qu'on ait reçu le plan et la description.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Cie C. C. P., Montréal.

PALLISER.

Département de l'intérieur, Ottawa, 7 janvier 1890.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli des lettres patentes émises en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour un certain lopin de terre accordé pour des fins de droit de passage et de station à Palliser, dans la province de la Colombie-Britannique, accompagnées d'une formule de reçu qui devra être renvoyée à ce département après avoir été dûment datée et signée.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Cie C. C. P., Montréal.

Concession de terres fédérales à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'un certain lopin de terre pour droit de passage et station à Palliser, situé dans la province de la Colombie-Britannique, township 26, rang 20, à l'ouest du 5e méridien, parties des sections 27, 28, 34 et 33. Acres, 14·40. Datée le 19 novembre 1889. Enregistrée dans le département de l'intérieur ce 9e jour de décembre 1889. Livre 57, page 189.

WM. M. GOODEVE, *régistrateur des lettres patentes pour terres fédérales.*

Tous et chacun des quatres lopins ou étendues de terre ci-après décrits, situés dans le township 26, rang 20, à l'ouest du 5e méridien initial, conformément au système d'arpentage des terres fédérales de la zone du chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique.

LOPIN 1.

La partie de la section 27 dans le susdit township et qui peut être plus particulièrement décrite comme suit :—

Commençant à l'angle nord-ouest de la dite section 27 ; de là au sud en suivant la limite ouest de la dite section, sur une distance de 56 pieds ; de là dans une direction sud 63 degrés 48 minuutes est, astronomiquement, sur une distance de $188\frac{6}{10}$ pieds ; de là en décrivant une courbe à droite, avec laquelle la susdite ligne forme une tangente, ayant un rayon de 1,860 pieds, sur une distance de $465\frac{3}{10}$ pieds ; de là dans une direction sud, 49 degrés 27 minutes est, astronomiquement, sur une distance de $885\frac{6}{10}$ pieds ; de là en décrivant une courbe à gauche avec laquelle la susdite ligne forme tangente, ayant un rayon de 1,196 pieds, sur une distance de 51 pieds ; de là dans une direction nord, 39 degrés 18 minutes est, astronomiquement, sur une distance de 175 pieds, plus ou moins, jusqu'au bord de la rivière Wapta ou du Cheval-qui-Rue ; de là au nord-ouest le long de la rive gauche de la dite rivière en aval, sur une distance de 158 pieds, plus ou moins, jusqu'à un point situé à 250 pieds perpendiculairement, sur le côté nord, à partir de la susdite ligne de longueur, $885\frac{6}{10}$ pieds ; de là dans une direction nord 49 degrés et 27 minutes ouest, astronomiquement, sur une distance de $1,105\frac{6}{10}$ pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite nord de la dite section 27 ; de là en suivant la dite limite nord dans une direction ouest, sur une distance de 880 pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ, contenant une étendue de 827 acres plus ou moins.

LOPIN 2.

La partie de la section 28 dans le même township, qui peut être plus particulièrement décrite comme suit .—Commençant à l'angle nord-est de la dite section 28 ; de là en suivant la limite est de la dite section sur une distance de 56 pieds ; de là dans une direction nord 63 degrés 48 minutes ouest, astronomiquement, sur une distance de $126\frac{8}{10}$ pieds plus ou moins, jusqu'à la limite nord de la dite section ; de là vers l'est en suivant la dite limite nord sur une distance de $113\frac{5}{10}$ pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ ; contenant une étendue de sept centièmes d'un acre, plus ou moins.

LOPIN 3.

La partie de la section 34, dans le même township, qui peut être plus particulièrement décrite comme suit :—Commençant à l'angle sud-ouest de la section 34 ; de là vers l'est en suivant la limite sud de la dite section, sur une distance de 480 pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite nord du lopin n° 1, telle que précédemment décrite ; de là dans une direction nord 49 degrés 27 minutes ouest, astronomiquement, sur une distance de 535 pieds, plus ou moins, jusqu'au bord de la rivière Wapta ou du Cheval-qui-Rue ; de là vers l'ouest le long de la rive gauche de la dite rivière en aval sur une distance de 86 pieds, plus ou moins, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la dite section 34 ; de là vers le sud en suivant la dite limite ouest sur une distance de $372\frac{7}{10}$ pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ ; contenant une étendue de 2·21 acres, plus ou moins.

LOPIN 4.

La partie de la section 33, dans le même township, qui peut être plus particulièrement décrite comme suit :—Commençant à l'angle sud-est de là dite section ; de là vers l'ouest, en suivant la limite sud de la dite section, sur une distance de $113\frac{5}{10}$ pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite sud du lopin n° 2 sus-décrit; de là dans une direction nord 63 degrés 48 minutes ouest, astronomiquement, sur une distance de $54\frac{6}{10}$ pieds ; de là dans une direction nord 63 degrés 48 minutes ouest, astronomiquement, sur une distance de 59 pieds ; de là dans une distance nord 40 degrés et 52 minutes ouest, astronomiquement, sur une distance de $35\frac{2}{10}$ pieds ; de là dans une direction nord 27 degrés 36 minutes est, astronomiquement, sur une distance de 82 pieds, plus ou moins, jusqu'au bord de la rivière Wapta ou du Cheval-qui-Rue ; de là vers l'est le long de la rive de la dite rivière en amont, sur une distance de 725 pieds, plus ou moins, jusqu'à l'intersection de la dernière limite de la dite section 33 ; de là vers le sud en suivant la dite limite est sur une distance de $372\frac{7}{10}$ pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ ; contenant une étendue de 3·85 acres, plus ou moins, telle qu'indiquée sur un plan d'arpentage d'icelle signé par Joseph Doupe, arpenteur des terres fédérales, daté à Winnipeg le 26 octobre 1888, approuvé et ratifié par Edouard Deville, arpenteur général des terres fédérales, le 20 décembre 1888, et déposé dans le département de l'intérieur. Le terrain par le présent accordé contenant en tout 14·40 acres, plus ou moins.

GOLDEN.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 2 janvier 1890.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre du sous-secrétaire, du 4 novembre, n° de renv. 180,342, j'ai l'honneur de vous transmettre un plan et une description du terrain pour droit de passage et station à Golden, ce plan et cette description ayant été préparés par l'arpenteur des terres fédérales, tel que requis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. JOHN R. HALL, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

DESCRIPTION DU DROIT DE PASSAGE ET DES TERRAINS DE STATION À GOLDEN, C.-B.

Tous et chacun des lopins ou étendues de terres et lieux sis et situés dans le district de Kootenay, dans la province de la Colombie-Britannique; se composant d'une partie du quart nord-est de la section 12 et d'une partie des quarts sud-est, sud-ouest et nord-ouest de la section 13, dans le township 27, rang 22, à l'ouest du cinquième méridien initial, et décrites comme suit, savoir : 1° Commençant à un poteau planté sur la limite est de la dite section, 12,615 pieds plus ou moins, au sud de l'angle nord-est de la dite section 12 et à une distance rectangulaire de 50 pieds, du côté nord, du centre du chemin de fer Canadien du Pacifique, tel que le dit chemin est maintenant situé et construit sur la dite section 12 et les terres qui l'avoisinent; de là au sud 84 degrés 1 minute ouest parallèle au dit centre du chemin de fer, 554·7 pieds plus ou moins, jusqu'au commencement de la courbe; de là en décrivant une courbe à droite d'un rayon de 1,860 pieds et parallèle au dit centre, 484·5 pieds jusqu'à un poteau à une distance rectangulaire de 50 pieds du dit centre à un point sur le dit centre, telle que mesurée le long du dit centre 1,047 pieds dans une direction ouest à partir de la limite est de la dite section 12; de là au nord 8 degrés et 57 minutes est à angles droits avec le dit centre 136 pieds jusqu'à un poteau ; de là au nord 58 degrés et 25 minutes ouest $105\frac{2}{10}$ pieds jusqu'à une distance de 225 pieds du dit centre ; de là au nord 77 degrés et 52 minutes ouest 350 pieds jusqu'à un poteau à une distance de 190 pieds du dit centre; de là au nord 61 degrés et 33 minutes ouest $270\frac{1}{4}$ pieds jusqu'à un poteau à une distance de 190 pieds du dit centre ; de là au nord 75 degrés et 43 minutes ouest $197\frac{7}{10}$ pieds jusqu'à un poteau à une distance

rectangulaire de 116 pieds du dit centre jusqu'à un point tel que mesuré sur le dit centre à 2,047 pieds, dans une direction ouest de la limite est de la dite section 12; de là en décrivant une courbe à droite d'un rayon de 1,794 pieds et parallèle au dit centre, 313 pieds plus ou moins jusqu'à un point sur la limite nord de la dite section 12, à une distance rectangulaire de 116 pieds du dit centre; de là à l'ouest le long de la dite limite nord de la section 12, 400½ pieds plus ou moins, jusqu'à un point situé à une distance rectangulaire de 200 pieds du côté sud-ouest du dit centre, et sur la limite nord-est d'une ruelle de 20 pieds de largeur avoisinant l'arrière des lots de ville 8, 9, 10 et 11, du bloc 5, de l'emplacement de ville de Golden, tel qu'arpenté pour le gouvernement fédéral, et tel qu'indiqué sur un certain plan de la dite ville, dressé par P. R. A. Bélanger, A.T.F., daté le 6e jour de février 1886; de là au sud 35 degrés et 36 minutes est le long de la dite limite de la ruelle, 231 pieds plus ou moins, jusqu'à son intersection avec la production sud-est de la ligne formant le front des dits lots de ville de 8 à 11; de là au sud 54 degrés est, 221 pieds; de là au sud 24 degrés et 50 minutes ouest, 70 pieds plus ou moins, jusqu'au bord de la rivière du Cheval-Qui-Rue; de là à l'est le long de la dite rivière, 1,254 pieds plus ou moins, jusqu'à un point à angle droit avec le dit centre à un point sur le dit centre tel que mesuré le long du dit centre 1,047 pieds vers l'ouest de la limite est de la dite section 12; de là au nord 8 degrés et 57 minutes est à angles droits avec le dit centre, 100 pieds plus ou moins, jusqu'à un poteau à une distance de 50 pieds, du côté sud du dit centre; de là en décrivant une courbe à gauche d'un rayon de 1,960 pieds et parallèle au dit centre 510½ pieds jusqu'à l'extrémité de la courbe; de là au nord 84 degrés et 1 minute est parallèle au dit centre, 544$\frac{3}{10}$ pieds plus ou moins, jusqu'à un poteau sur la limite est de la dite section 12, distance rectangulaire des 50 pieds du dit centre; de là au nord le long de la dite limite est de la section 12, 50$\frac{55}{100}$ pieds, jusqu'au point de départ, contenant 12·94 acres, plus ou moins.

2° Commençant sur la limite entre les dites sections 12 et 13, 2,097 pieds plus ou moins, à l'ouest de l'angle nord-est de la dite section 12, au point où la dite limite est traversée par une ligne parallèle au dit centre du chemin de fer et à 116 pieds de distance du dit centre du côté nord-est; de là en décrivant une courbe à droite d'un rayon de 1,794 pieds parallèle au dit centre, 170½ pieds plus ou moins, jusqu'à la fin de la courbe; de là au nord 35 degrés et 36 minutes ouest parallèle au dit centre, 485·2$\frac{2}{10}$ pieds; de là au nord 10 degrés et 35 minutes ouest, 331 pieds jusqu'à ce poteau à une distance rectangulaire de 256 pieds du dit centre et sur la production dans une direction nord-est de la limite sud-est de la Deuxième rue de l'emplacement de ville susmentionné de Golden; de là au nord 35 degrés et 36 minutes ouest parallèle au dit centre, traversant la Deuxième rue et le long de la limite nord-est de la ruelle du *block* 8 du dit emplacement de ville, 566 pieds jusqu'à la limite nord-ouest du dit *block* 8; de là continuant la même course parallèle au dit centre 934 pieds jusqu'à un poteau; de là au sud 54 degrés et 24 minutes ouest à angles droits avec le dit centre, 206 pieds jusqu'à un poteau à une distance de 50 pieds, du côté nord-est, du dit centre; de là au nord 35 et 36 minutes ouest, parallèle au dit centre, 1,372½ pieds plus ou moins, jusqu'au commencement de la courbe; de là en décrivant une courbe à droite d'un rayon de 2,815 pieds, parallèle au dit centre, 492$\frac{8}{10}$ pieds, jusqu'à la fin de la courbe; de là au nord 25 degrés 36 minutes ouest, parallèle au dit centre, 340$\frac{8}{10}$ pieds plus ou moins, jusqu'à un point sur la limite ouest de la dite section 13, à une distance rectangulaire de 50 pieds du dit centre et 719 pieds plus ou moins, au sud de l'angle nord-ouest de la dite section 13; de là au sud le long de la limite ouest de la dite section, 13,231$\frac{4}{10}$ pieds, jusqu'à un point à une distance rectangulaire de 50 pieds, du côté sud-ouest, du dit centre; de là au sud 25 degrés et 36 minutes est, parallèle au dit centre, 132 pieds plus ou moins, jusqu'au commencement de la courbe; de là en décrivant une courbe à gauche d'un rayon de 2,915 pieds, parallèle au dit centre, 510$\frac{4}{10}$ pieds, jusqu'à la fin de la courbe; de là au sud 35 degrés et 36 minutes est, parallèle au dit centre, 1,372½ pieds plus ou moins, jusqu'à un poteau; de là au sud 54 degrés et 24 minutes ouest, à angles droits avec le dit centre, 652 pieds, jusqu'à un poteau; de là au sud 35 degrés et 36 minutes est, parallèle au dit centre, 934 pieds, jusqu'à un poteau à l'intersection

de la limite sud-est de la 3e rue de la limite nord-est de la 1re avenue du dit emplacement de ville de Golden; de là au nord 54 degrés 24 minutes est le long de la dite limite sud-est de la 3e rue, 466 pieds, jusqu'à un poteau sur la limite nord-est d'une ruelle du *block* 7 du dit emplacement de ville et à une distance de 236 pieds du dit centre; de là au sud 35 degrés 36 minutes est parallèle au dit centre, le long de la limite nord-est de la dite ruelle et traversant la 2e rue et le long de la limite nord-est d'une ruelle du *block* 6 du dit emplacement de ville, 1,116 pieds, jusqu'à la limite ouest de la 1re rue; de là au nord 54 degrés 24 minutes est, le long de la dite limite ouest de la 1re rue, 36 pieds, jusqu'à un poteau à 200 pieds de distance du dit centre du chemin de fer; de là au sud 35 degrés 36 minutes est parallèle au dit centre, traversant la dite 1re rue et le long de la limite nord-est d'une ruelle de 20 pieds de largeur voisine de l'arrière des lots de ville 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 15 du block 5 du dit emplacement de ville $172\frac{9}{10}$ pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite entre les dites sections 12 et 13; de là à l'est le long de la dite limite, 400·5 pieds plus ou moins, jusqu'au point de départ; contenant dans le quart sud-est de la dite section 13, 5·72 acres, dans le quart sud-ouest, 30·87 acres, et dans le quart nord-ouest, 5·04 acres, en tout 41·63 acres, plus ou moins.

JOSEPH DOUPE, *arpenteur des terres fédérales.*

WINNIPEG, 18 décembre 1889.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 4 novembre 1889.

MONSIEUR—Relativement au terrain requis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour des fins de station à Golden, C.-B., je dois vous informer que, comme le plan que vous avez transmis ici dans votre lettre du 25 juin 1888 n'est pas signé de l'arpenteur, et comme les directions ou distances n'y sont pas indiquées, il vous faudra faire tenir à ce département un plan et une description dressés par un arpenteur des terres fédérales du terrain que requiert votre compagnie à cet endroit.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

A M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie C.C.P., Montréal.

SICAMOUS.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 17 janvier 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan indiquant le droit de passage et les terrains de station requis par cette compagnie à Sicamous, et de vous demander qu'une telle patente soit émise en conséquence le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. JOHN R. HALL, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 24 janvier 1890.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 17 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan d'une description du terrain requis pour droit de passage et station à Sicamous. Voudriez-vous substituer ceci au plan qui vous a été antérieurement transmis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre tout dévoué,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. JOHN R. HALL, secrétaire du département de l'intérieur.

DESCRIPTION DES TERRAINS DE STATION À SICAMOUS.

Tous et chacun des lopins ou étendues de terre et lieux sis et situés sur le lac Shuswap, dans la province de la Colombie-Britannique, et comprenant les terrains de la station de Sicamous de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, étant une partie du quart nord-ouest de la section 36, et une partie du quart nord-est de la section 35, dans le township 21, rang 8, à l'ouest du 6e méridien initial, contenant 9·53 acres plus ou moins, et qui peuvent être plus particulièrement décrites comme suit, savoir :—

Premièrement, quant à la partie du quart nord-ouest de la section 36, susdite, commençant à un poteau planté sur la ligne entre les sections 35 et 36, le dit poteau étant à une distance de 1,004 pieds au sud de l'angle nord-ouest de la section 36; de là au nord 70 degrés 30 minutes est 288 pieds, plus ou moins, jusqu'au commencement d'une courbe et parallèle au rail sud de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique prolongé jusqu'au détroit de Sicamous et à 50 pieds de distance du dit rail; de là en suivant la dite courbe à 50 pieds du rail sud susdit et parallèle au dit rail 235 pieds pour couper le prolongement au sud 20 degrés 26 minutes ouest d'une clôture; de là au nord 20 degrés 26 minutes est en suivant le dit prolongement de clôture et la clôture 38½ pieds plus ou moins jusqu'à l'angle de la dite clôture; de là au sud 71 degrés 16 minutes est en suivant la dite clôture 95½ pieds; de là au sud 63 degrés 59 minutes est en suivant la dite clôture 99 pieds plus ou moins jusqu'à l'angle de la clôture; de là au sud 3 degrés 46 minutes ouest en suivant la susdite clôture et le côté de l'hôtel de Forrester 21½ pieds plus ou moins, jusqu'au point à une distance de 50 pieds du rail sud susdit de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Patifique; de là au sud 71 degrés 19 minutes est parallèle au dit rail sud 75 pieds plus ou moins, jusqu'à la ligne des eaux basses; de là dans une direction nord et ouest en suivant la dite ligne des eaux basses jusqu'à l'intersection de la dite ligne des eaux basses et la ligne entre les sections 35 et 36 susdites; de là vers le sud le long de la dite ligne 314 pieds plus ou moins, jusqu'au poteau et point de départ contenant 3·55 acres plus ou moins.

Deuxièmement, quant à la partie du quart nord-est de la section 35 susdite, commençant à un poteau planté sur la ligne entre les sections 35 et 36, le dit poteau étant à une distance de 1,004 pieds au sud de l'angle nord-est de la section 35; de là au sud 69 degrés 10 minutes ouest, 904 pieds plus ou moins jusqu'à un poteau; de là au nord 20 degrés 50 minutes ouest 220 pieds plus ou moins, jusqu'à la ligne des eaux basses du lac Shuswap; de là au nord-est en suivant la dite ligne des eaux basses et la ligne entre les sections 35 et 36; de là au nord le long de la dite ligne 314 pieds plus ou moins jusqu'au susdit poteau et lieu de départ, contenant 5·98 acres plus ou moins.

BEAVER.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 16 janvier 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan indiquant le terrain requis pour station à Beaver, Colombie-Britannique, ainsi que les notes et la description de l'arpenteur du dit terrain.

Je vous serai obligé de bien vouloir faire émettre une lettre patente pour ce terrain aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. JOHN R. HALL, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 8 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre sous ce pli un plan et une description du terrain que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a

demandé, pour des fins de stations et de terrain de station à Beaver, Colombie-Britannique, et de vous prier d'obtenir le rapport de l'ingénieur en chef relativement à cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

Description du terrain demandé par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour des fins de station à Beaver, Colombie-Britannique.

Tout ce certain lopin ou étendue de terre et lieux sis et situés dans la zone du chemin de fer, dans la province de la Colombie-Britannique, et se composant d'une partie de la section 35, township 29, rang 25, à l'ouest du cinquième méridien, lequel lopin ou étendue de terre peut être plus particulièrement décrit comme suit, savoir :

Commençant à un poteau planté à la ligne des hautes eaux, du côté est du *Quartz Creek* (le dit poteau étant à une distance du poteau planté à l'angle nord-est de la section 26, d'après les directions suivantes, au nord de 345 pieds plus ou moins, de là à l'ouest 423 pieds plus ou moins, jusqu'au susdit poteau planté à la ligne des hautes eaux du côté est du Quartz Creek) ; de là vers le nord en suivant la dite ligne des hautes eaux du côté est du Quartz Creek, environ 1,000 pieds jusqu'à un poteau planté à l'embouchure de la dite ligne sur la rive gauche à la ligne des hautes eaux de la rivière Colombie ; de là au nord-ouest en suivant la ligne des hautes eaux de la rivière Colombie 2,156 pieds plus ou moins jusqu'à un poteau planté ; de là au sud 1,826 pieds plus ou moins jusqu'à un poteau planté ; de là à l'est 1,412 pieds plus ou moins jusqu'au susdit poteau planté à la ligne des hautes eaux du côté est du Quartz Creek, point de départ.

Le tout contenant 51·18 acres plus ou moins.

E. B. HERMON, A.T.F.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 20 novembre 1889.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 8 courant, relativement à une demande de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour certaines terres à Beaver, C.-B., qu'elle désire acquérir en vertu de son contrat pour terrains de station, etc., j'ai instruction de vous dire que dans l'opinion de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, opinion que partage le département, l'étendue de dix-sept acres que contiennent les lignes vertes tracées sur le plan transmis avec votre lettre et que je vous renvoie maintenant est suffisante pour le trafic du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

M. A. M. BURGESS, sous-ministre de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 9 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que votre demande de terres à Beaver, C.-B., pour des fins de station pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et le plan de ces terres, ont été mis à l'étude par les fonctionnaires du département des chemins de fer et canaux, et que le secrétaire de ce département a fait rapport au ministre qu'on a décidé qu'une étendue de dix-sept acres suffira pour les fins de votre compagnie à l'endroit susmentionné.

Comme la description que vous avez transmise dans votre lettre du 16 janvier dernier embrassait toute l'étendue de 51·18 acres, que vous aviez alors demandée, je dois vous déclarer que l'arpenteur général a été prié de préparer une description des dix-sept acres qui doivent vous être accordés conformément au rapport du département des chemins de fer et canaux.

Je vous transmets sous ce pli copie du plan des terres en question, tel que modifié par le département susmentionné.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie C. C. P., Montréal.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, DIVISION TECHNIQUE,
(*Mémoire.*) OTTAWA, 16 décembre 1889.

Afin de préparer la description du terrain concédé pour des objets de station à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Beaver, il sera nécessaire d'obtenir de la compagnie le rayon (ou degré) des courbes de l' "Y" et la position du point où la continuation de la tangente de l' "Y" traverse la borne sud du morceau de terre arpenté pour la compagnie par E. B. Hermon, A.T.F., en 1888. Il serait probablement plus satisfaisant pour la compagnie de faire exécuter un arpentage du terrain concédé et d'en fournir une description.

E. DEVILLE, *arpenteur général.*

M. L. PEREIRA, sous-secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 31 décembre 1889.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 9 courant, concernant l'affaire du terrain demandé à Beaver, C.-B., pour des objets de station pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'un mémoire de l'arpenteur général au sujet de la description du terrain accordé par le département des chemins de fer et canaux pour le dit objet. Ayez l'obligeance de vous occuper de cette affaire le plus tôt possible.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie C. C. P., Montréal.

PARTIE III.

PATURAGES.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 13 juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, des plans indiquant les terres à pâturages situées dans la zone de votre compagnie, au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et qui ont été données à bail par ce département. Ces ranches embrassent les terres du chemin de fer et les terres de l'Etat.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. KINLOCH, *pour le sous-secrétaire.*

M. L. A. HAMILTON, commissaire des terres,
Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, Winnipeg, Man.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 13 juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la Compagnie de Colonisation Militaire est locataire des terres ci-après décrites et situées dans la zone de votre compagnie, dans le district d'Alberta; les parties nord de la rivière de l'Arc, du township 22, rang 25; tout le township 22, rang 26; les parties nord de la rivière de l'Arc des townships 21 et 22, rang 28; le tout à l'ouest du 4e méridien. La compagnie, dans une lettre adressée à ce département en date du 26 juin, dit qu'une partie

de son ranche a été vendue par votre compagnie à sir John Lister-Kaye. Naturellement votre compagnie avait droit d'en agir ainsi, vu qu'il y a une disposition à cet effet dans les baux des pâturages, mais vous vous rappelez que l'arrangement conclu entre votre compagnie et ce département, il y a quelque temps, stipulait que votre compagnie devait donner avis à ce département lorsque les terres affermées devaient être vendues, et que le département en donnerait avis au locataire. Cet arrangement n'a pas été exécuté dans le cas présent. Veuillez transmettre à ce département une liste des terres que votre compagnie a vendues dans la région susdite et donner les dates de ces ventes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. KINLOCH, *pour le sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Cie C.C.P., Montréal.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 29 juillet 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur de parler de votre lettre du 13 courant, n° de renvoi 139481 T et M, relativement à certaines terres situées dans les limites du ranche de la Compagnie de Colonisation Militaire et vendues à sir John Lister-Kaye. Je vous transmets maintenant, tel que requis, une liste des terres en question.

J'ai attiré l'attention du commissaire des terres sur l'arrangement d'après lequel le département doit recevoir avis lorsque ces ventes doivent se faire, et je regrette que la chose ait été oubliée dans le présent cas.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. John R. Hall, secrétaire du département de l'intérieur.

État des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et situées dans les limites du ranche de la Compagnie de Colonisation Militaire.

Date.	Nom de l'acheteur.	Terre.				
1886.		Partie.	Section.	Tp.	Rang.	M.
12 janv...	Cie de Colonisation Militaire, Gleischen.....	N-E¼	5	22	28	4
11 mars..	A. H. Goldfinch, Calgary.....	N-E¼	23	21	26	4
1888.						
31 déc...	Cie Houillère et Agric. de Col. du Can. (resp. lim.).	En ent.	13	22	25	4
31 do ..	do do ..	En ent.	25	22	25	4
31 do ..	do do ..	En ent.	3	22	28	4
31 do ..	do do ..	En ent.	9	22	28	4
31 do ..	do do ..	En ent.	15	22	28	4
31 do ..	do do ..	En ent.	23	22	28	4
31 do ..	do do ..	En ent.	25	22	28	4

Département des terres, Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
Winnipeg, Man., 19 septembre 1889.

Monsieur,—Relativement à votre lettre du 13 juillet dernier, je vous transmets une liste des terres vendues par cette compagnie et situées dans les limites des ranches affermées, avec les dates de telles ventes, pour votre information, dans le cas où nous aurions fait des omissions, afin de vous en donner avis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

L. A. HAMILTON, *commissaire des terres.*

Au secrétaire du département de l'intérieur.

TERRES vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et situées dans les limites des ranches affermés.

Nom du ranche.	Date de la vente.	Nom de l'acheteur.	Terre. Partie.	Section.	Township.	Rang.	Méridien.	Acre.
W. F. Rivett Carnac....	Annulée....	Cie de terres du N.-O. C.	En entier.....	17	11	13	1	640
A. Caswell.....	6 mai 1889	A. Colley.....	¼ N.-O.....	33	11	24	3	160
F. W. Peacock.....	8 août 1889	F. W. Peacock.....	¼ S.-O.....	9	11	25	3	160
R. A. Carter.....	2 do 1889	Leander Biron.....	¼ N.-E.....	23	9	26	3	160
J. R. Mitchell.....	5 sept. 1889	Wm. N. Adsit.....	½ N.....	35	8	3	4	320
Cie de ranc. de Med.-Hat	29 juin 1889	Tweed, Ewart, Finlay *et al*	½ S.....	33	9	8	4	320
do do ..	do	do do ..	¼ N.-E.....	35	9	8	4	160
do do ..	do	do do ..	½ S.....	1	10	8	4	320
Cie de colonisat. militaire	31 déc. 1888	Cie H. et Ag. d. Col. d. Ca.	En entier.....	13	22	25	4	640
do do ..	do	do do ..	En entier.....	25	22	25	4	640
do do ..	3 nov. 1886	A. H. Goldfinch.....	¼ N.-E.....	23	21	26	4	134
Cie de ranche de Durham	31 déc. 1888	Cie H. et Ag. d. Col. d. Ca.	En entier.....	31	22	27	4	640
G. L. Broderick.....	25 avril 1887	Isaac Potter.....	Toute la ½ O. à l'E. de la riv.	17	19	28	4	180
W. C. Skrine.....	do	do	Toute la ½ O. à l'O. de la riv.	17	19	28	4	140
do	do							
do	do							
do	6 sept. 1889	R. A. Wallace.....	Tout le ¼ N.-E. au S. de la riv.	19	19	28	4	155
do	8 fév. 1887	Isaac Potter.....	Toute la ½ S. au S. de la riv...	19	19	28	4	290
do	22 mars 1889	George Ward.....	Tout le ¼ N.-O. au S. de la riv.	15	19	29	4	35
do	30 avril 1889	W. C. McDougall.....	Tout le ¼ N.-E. au S. de la riv.	15	19	29	4	65
Cie de colonisat. militaire	31 déc. 1888	Cie H. et Ag. de Col. d. Ca.	Tout l'est de la rivière.....	3	22	28	4	554
do do ..	21 janv. 1886	Cie de colonisat. militaire	Tout le ¼ N.-E. à l'E. de la riv.	5	22	28	4	100
do do ..	31 déc. 1888	Cie H. et Ag. d. Col. d. Ca.	En entier.....	9	22	28	4	640
do do ..	do	do do ..	En entier.....	15	22	28	4	640
do do ..	do	do do ..	En entier.....	23	22	28	4	640
do do ..	do	do do ..	En entier.....	25	22	28	4	640
DeWinton et Williams..	10 fév. 1887	DeWinton et Williams..	Tout au nord de la rivière..	9	22	29	4	448
do do ..	11 nov. 1886	H. R. J. Williams.....	½ S.....	13	22	29	4	320
do do ..	do	do	½ S.....	15	22	29	4	320
do do ..	20 août 1886	Wm. Rutherford.....	Tout à l'est de la rivière....	17	22	29	4	358
do do ..	3 mai 1887	Michael Ryle..... ..	¼ S.-E.....	33	22	29	4	160
C. A. Bigger.....	15 juill. 1889	Simson et Harford.....	½ N.....	21	28	2	5	320
do	do	do	¼ N.-O.....	23	28	2	5	160
H. D. Beveridge.....	30 mai 1889	Patterson et Slade.....	¼ S.-O.....	33	21	3	5	160
do	20 do 1889	F. Lawrence.....	¼ N.-O.....	35	21	3	5	160
Cie de ranche Amér.-Brit.	2 do 1887	J. T. Johnson.....	En entier.....	3	25	3	5	640
do do ..	11 juill. 1889	M. M. Miller.....	¼ S.-O.. ...	5	25	3	5	160
do do ..	28 avril 1888	Edward Johnston.....	En entier.....	13	25	4	5	640
do do ..	9 juill. 1886	B. E. Chaffey.....	En entier.....	7	26	4	5	1,010
do do ..	do	do	¼ S.-E. et ½ O. au S. de la riv.	13	26	5	5	
do do ..	29 mai 1888	Cie d'Exp. F. d. Calgary, l.	½ O.....	19	26	4	5	320
do do ..	5 janv. 1885	E. Porter.....	½ E. au nord de la rivière.....	13	26	5	5	175
A. E. Botherill.....	26 mai 1888	J. A. et A. Kinnell.....	En entier.....	31	28	4	5	640
Jas. Fidler.....	19 juill. 1889	Syndics d'emplac. de ville	¼ S.-O.....	33	24	10	5	184

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 12 octobre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 septembre contenant une liste des terres situées dans les limites du domaine affermé pour des

fins de pâturage, et qui ont été vendues par votre compagnie. Je dois vous dire en réponse que chacun des locataires, dans les ranches desquels se trouvent les terres décrites, a reçu avis du retrait des dites terres de l'opération de son bail.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. L. A. Hamilton, commissaire des terres,
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, Winnipeg, Manitoba.

PARTIE IV.

CONCESSION DE TERRE ACCORDÉE À L'EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER DE BRANDON À DELORAINE ET GLENBORO, ET ACQUISITION DU DROIT DE PASSAGE POUR LE DIT EMBRANCHEMENT.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, Ottawa, 16 mai 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous demander, au nom de cette compagnie, une concession de terre à titre d'aide pour la construction d'un embranchement qu'on se propose de construire d'un point à ou près de Brandon jusqu'au township 3, rang 27, et de là dans une direction ouest sur une distance totale de 100 milles ; aussi une concession semblable pour un embranchement à partir de la ligne que je viens de décrire au ou près du township 3, rang 27, dans une direction est jusqu'à Deloraine, sur une distance de vingt-cinq milles. La partie de ces lignes qui s'étend de Deloraine dans une direction ouest, sur une distance d'environ cinquante milles, constituera pratiquement un prolongement du chemin de fer Manitoba-Sud-Ouest. Cependant, comme les délais durant lesquels la compagnie devait terminer son prolongement sont expirés, il n'est pas possible de construire la levée sous l'empire de cette charte, et il devient nécessaire, conséquemment, de construire le tout en vertu des pouvoirs conférés à cette compagnie relativement à la construction d'embranchements. J'ai l'honneur d'ajouter qu'une fois cette concession accordée, la compagnie va commencer les travaux de construction des lignes projetées et les poussera avec vigueur pendant le présent été, toute la ligne s'étendant de ou près de Brandon sur une distance de 100 milles, et l'embranchement de Deloraine tel que sus-décrit, devront être terminés et ouverts au trafic avant la fin de l'année prochaine, 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A l'honorable Edgar Dewdney, ministre de l'intérieur.

Département de l'intérieur, Ottawa, 31 mai 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'un arrêt du conseil en date du 18 courant relativement à la demande de votre compagnie à l'endroit d'une concession de terre à titre d'aide pour la construction d'un embranchement projeté de Brandon à Deloraine et de là dans une direction ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *pour le secrétaire.*

A M. C. Drinkwater, secrétaire de la C. C. P., Montréal.

Copie *certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 18 *mai* 1889.

Vu un rapport en date du 17 mai 1889, du ministre de l'intérieur, déclarant qu'on a reçu une communication de M. Drinkwater, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant, au nom de cette compagnie une concession de terres fédérales à titre d'aide pour la construction d'un embran-

chement projeté de chemin de fer à partir d'un point à ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une direction sud-ouest jusqu'au ou près du township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là dans une direction ouest sur une distance totale de 100 milles; et aussi une concession semblable pour un embranchement à partir de la ligne sus-décrite au ou près du township 3, rang 27, à l'ouest du premier méridien principal, dans une direction est jusqu'à Deloraine sur une distance de 25 milles (les lignes projetées sont tracées en *rouge* sur le plan ci-annexé), la compagnie ayant l'intention de construire ces prolongements en vertu des pouvoirs à elle conférés relativement à la construction d'embranchements.

Le ministre déclare de plus que M. Drinkwater représente que la compagnie, si la concession demandée est accordée, commencera et poussera avec vigueur la construction du chemin de fer projeté pendant le présent été, et terminera et ouvrira au trafic l'entière distance de 120 milles avant la fin de l'année 1890.

Le ministre est d'avis, comme les lignes de chemin de fer projetées traverseront une région fertile du pays qui se colonise rapidement et qui n'a présentement aucune communication par chemin de fer, que l'entreprise projetée est d'intérêt public et mérite l'encouragement, et il recommande conséquemment, soumise à l'approbation du parlement, qu'une concession gratuite de terres fédérales soit faite à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à raison de 6,400 acres par mille du chemin de fer projeté à partir d'un point à ou près de Brandon jusqu'au ou près du township 3, rang 27, à l'ouest du premier méridien principal, de là dans une direction ouest, la distance totale étant de 100 milles; et aussi qu'une concession semblable soit faite dans la même proportion par mille pour la ligne du chemin de fer à partir d'un point sur la ligne ci-haut décrite au ou près du township 3, rang 27, à l'ouest du premier méridien principal, dans une direction est jusqu'à Deloraine, point terminal occidental du chemin de fer de Colonisation Sud-Ouest, distance d'environ 25 milles, produisant une étendue de terres devant être réservées pour la concession, applicable à la longueur totale des deux embranchements, soit 125 milles, de 800,000 acres; la dite concession étant toutefois soumise aux conditions suivantes, savoir:

1. Que les terres devant être réservées pour les fins de la concession faite à titre d'aide pour les lignes de chemin de fer projetées, seront des terres qui conviendront à la colonisation, et elles se composeront de tels morceaux ou sections à la disposition du gouvernement dont conviendront le ministre de l'intérieur et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, soumis, toutefois, à l'approbation du gouverneur en conseil.

2. Que la dite compagnie remboursera au gouvernement les frais de l'arpentage des terres et les autres frais qui s'ensuivront, les dits frais d'arpentage étant par le présent fixés à 10 cents par acre.

3. Que le tracé, la course, la largeur et les rampes du chemin de fer seront soumis au ministre des chemins de fer et approuvés par lui.

4. Que les travaux de construction commenceront pendant le présent été et que la compagnie terminera et équipera convenablement à la satisfaction du gouvernement et aura en exploitation les 125 milles de chemin de fer sus-décrits le ou avant le 31 décembre 1890.

5. Que chaque colon de bonne foi trouvé sur les terres concédées à la compagnie au moment où telle concession est acquise, le ministre de l'intérieur, dans le cas de contestation, étant juge de la bonne foi du dit colon, aura droit de conserver la terre occupée par lui jusqu'à concurrence de 320 acres, et pas plus, en payant à la compagnie pour la dite terre, à raison de pas plus de $250 par acre, la dite somme payable, un quart argent comptant et un quart pendant chacune des années suivantes, avec intérêt sur le reliquat à raison de pas plus de six pour cent par année.

Le comité soumet la susdite recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

A l'honorable ministre de l'intérieur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 4 juin 1889.

MONSIEUR,—Relativement à l'arrêté du conseil rendu le 18 mai, accordant une concession de terres à titre d'aide pour la construction de l'embranchement de Souris et pour un embranchement s'étendant jusqu'à Deloraine, j'ai l'honneur de dire que cette compagnie a l'intention, si elle obtenait une concession semblable pour cet objet, de construire un autre embranchement à partir d'un point quelconque à ou près de Souris, sur l'embranchement de Souris, jusqu'à Glenboro, un des points terminaux du chemin de fer Manitoba Sud-Ouest, distance d'environ 60 milles. Cette ligne traversera une partie du pays qui se colonise rapidement, et les colons réclament fortement les communications par voie ferrée que cet embranchement offrira.

Dans le but de permettre à la compagnie de faire les arrangements financiers nécessaires pour la construction de la ligne, j'ai instruction de demander respectueusement qu'une concession de 6,400 acres de terre par mille soit accordée à cet embranchement projeté, le dit embranchement étant virtuellement un prolongement des lignes auxquelles une concession semblable a été faite par l'arrêt du conseil susmentionné.

J'ai de plus instruction de dire qu'il sera d'un grand secours pour la compagnie dans le prélèvement des fonds nécessaires pour terminer ces embranchements, si le gouvernement les subdivisaient en sections de 20 milles pour leur inspection, et s'il accordait pour chaque section une partie de la concession de terre de temps à autre, du moment que telle section serait acceptée par le département des chemins de fer.

J'ai l'honneur de demander respectueusement qu'un ordre en conseil soit passé aux conditions contenues dans la présente demande.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A l'honorable EDGAR DEWDNEY, ministre de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU PROCUREUR, MONTRÉAL, 4 juin 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de rappeler à votre mémoire l'article 14 de l'acte en vertu duquel la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été constituée en corporation, et la disposition qui stipule que le gouvernement doit accorder à la compagnie les terres requises pour la plateforme des embranchements et pour les terrains de stations, etc., dont on pourra avoir besoin pour la construction et l'exploitation efficaces des dites lignes; et j'ai instruction de demander que toutes les ventes de concessions de terre sur lesquelles la ligne projetée de Brandon à Souris, ainsi que les embranchements à partir de cette ligne allant dans une direction est jusqu'à Deloraine et Glenboro doivent probablement passer, contiennent une réserve de telles terres dont pourra avoir besoin la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour ces objets.

Naturellement il en coûtera moins de peine de faire cette réserve lors de la vente ou lors de l'émission de la lettre patente que d'obtenir dans la suite le terrain de l'acheteur ou du porteur de la lettre patente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEORGE M. CLARK, *solliciteur, C. C. P.*

Hon. EDGAR DEWDNEY, ministre de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 7 juin 1889.

MON CHER MONSIEUR DRINKWATER,—Ainsi que je le croyais et comme je vous l'ai dit, le commissaire des terres fédérales a déjà agi sur des instructions télégraphiques venant du département, et le droit de passage sera réservé relativement aux terres qu'on vendra dans les six milles de la ligne probable de Brandon, dans une

direction sud-ouest et de Deloraine dans une direction ouest. Je lui ai écrit aujourd'hui lui demandant de prendre les mêmes mesures à l'égard de la ligne projetée, partant de Glenboro et allant dans une direction ouest, en attendant la conclusion à laquelle on pourra finalement arriver dans l'affaire.

Bien à vous,

A. M. BURGESS, *sous-ministre de l'intérieur.*

M. C. Drinkwater, secrét. de la C. C. P., Montréal.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 12 juin 1889.

Mon cher Burgess,—Je vous serais bien obligé de vouloir me transmettre des copies des arrêts du conseil concernant le prolongement de Glenboro, et le transport de la concession de terres en sections de 20 milles.

Bien sincèrement à vous,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. A. M. Burgess, sous-ministre de l'intérieur, Ottawa.

Département de l'intérieur, Ottawa, 14 juin 1889.

Monsieur,—M. G. M. Clark, procureur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ayant demandé que dans toutes les ventes de concessions de terres sur lesquelles doit probablement passer l'embranchement de votre chemin de fer de Brandon à Souris, il soit fait, en vertu des dispositions de l'article 14 de l'acte constitutif de la compagnie, une réserve des terres dont on pourra avoir besoin pour la plateforme, terrains de stations, etc., pour l'embranchement projeté, je dois vous informer qu'on a dûment pris note de la demande de M. Clark, et je dois vous demander de transmettre aussitôt que possible à ce département, copie des plans du tracé et du droit de passage, afin que nous puissions définir exactement l'étendue de terrain que votre compagnie doit recevoir à titre de droit de passage et de terrains de station.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN R. HALL, *secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Cie C. C. P., Montréal.

Département de l'intérieur, Ottawa, 14 juin 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre au ministre de l'intérieur, en date du 4 courant, attirant l'attention sur les dispositions de l'article 14 de l'acte en vertu duquel la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique a été constituée en corporation, et demandant que toutes les ventes ou concessions de terres sur lesquelles la ligne projetée de Brandon à Souris doit probablement passer, contiennent une réserve de telles terres dont pourra avoir besoin cette compagnie pour la plateforme des embranchements, pour des terrains de stations, etc., nécessaires à la construction et à l'exploitation efficaces de telles lignes.

On a dûment pris note de votre demande dans les livres de ce département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN R. HALL, *secrétaire.*

M. Geo. M. Clark, procureur de la Cie C. C. P., Montréal.

Département de l'intérieur, Ottawa, 6 juillet 1889.

Monsieur,—J'ai instruction de vous transmettre sous ce pli, copie d'un arrêt du conseil en date du 14 juin, accordant une concession de terres en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction d'un embranchement de Brandon à Glenboro.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Cie du C.C.P., Montréal.

Copie *certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 14 *juin* 1889.

Vu un rapport en date du 11 juin 1889, du ministre de l'intérieur, déclarant que M. Drinkwater, secrétaire de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, représente que la compagnie a l'intention, si elle obtient du gouvernement une concession de terres semblable à celle accordée par l'arrêt rendu en conseil le 18 mai 1889, de construire un embranchement à partir d'un point sur la ligne projetée allant au sud-ouest de Brandon dans une direction est jusqu'à Glenboro, un des points terminaux du chemin de fer Manitoba Sud-Ouest, la ligne projetée étant approximativement indiquée sur le plan annexé, marquée en rouge.

Le ministre déclare de plus que la ligne de chemin de fer en question, qui est virtuellement un prolongement du chemin de fer de colonisation du Manitoba Sud-Ouest, traverserait une partie du pays qui se colonise rapidement, et qui a beaucoup besoin des communications par chemin de fer que cet embranchement offrirait ; et il recommande conséquemment que, soumis à l'approbation du parlement, une concession de 6,400 acres soit faite à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'embranchement projeté à partir d'un point sur la ligne de chemin de fer allant dans une direction sud-ouest de Brandon à Glenboro, un des points terminaux du chemin de fer Manitoba Sud-Ouest, soit une distance d'environ 60 milles, la dite ligne étant approximativement indiquée sur le plan ci-annexé marquée en rouge ; la concession devant être soumise, toutefois, aux conditions suivantes, savoir :

1. Que les terres devant être réservées pour les fins de la concession seront des terres convenables à la colonisation, et elles comprendront tels morceaux ou sections dont conviendront dans la suite le ministre de l'intérieur et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, soumis toutefois à l'approbation du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie remboursera au gouvernement les frais d'arpentage des terres et les autres frais qui s'ensuivront, les dits frais étant par le présent fixés à dix cents par acre.

3. Que le tracé, la course, la largeur et les rampes du chemin de fer seront soumis au ministre des chemins de fer et approuvés par lui.

4. Que chaque colon de bonne foi trouvé sur les terres concédées à la compagnie au moment où telle concession est acquise, le ministre de l'intérieur, dans le cas de contestation, étant juge de la bonne foi du dit colon, aura droit de conserver la terre occupée par lui jusqu'à concurrence de 320 acres en étendue, en payant à la compagnie pour la dite étendue un prix n'excédant pas en aucun cas $2.50 de l'acre, payable un quart argent comptant et un quart pendant chacune des trois années suivantes, avec intérêt sur le reliquat à raison de pas plus de 6 pour 100 par année.

5. Que la compagnie commencera la construction du chemin de fer pendant le présent été, et terminera, équipera et exploitera à la satisfactien du gouvernement la ligne dans toute sa longueur, qui est d'environ 60 milles, le ou avant le 31e jour de décembre 1890, et si la compagnie ne commençait pas ou ne terminait pas la construction du dit chemin de fer dans les délais stipulés, les terres auxquelles elle aurait eu autrement droit et qui n'auront pas été acquises à ce moment seront confisquées, et toute réclamation aux dites terres de la part de la compagnie sera nulle.

6. Que pour les fins de la concession, le chemin de fer sera divisé en trois sections de vingt milles chacune, et sur le parachèvement de chaque section à la satisfaction du gouvernement, la concession applicable à la dite section sera transportée à la compagnie.

Le comité soumet la susdite recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

L'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

Département de l'intérieur, Ottawa, 4 juillet 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'un arrêt rendu en conseil le 18 juin dernier concernant le transport à la Compagnie du chemin de

fer Canadien du Pacifique de la concession des terres pour l'embranchement de Brandon et Souris, aussitôt que chaque section de 20 milles aura été terminée.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. Drinkwater, secrétaire de la Cie C. C. P., Montréal.

Copie certifiée *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 18 *juin* 1889.

Vu un rapport en date du 11 juin 1889, du ministre de l'intérieur, déclarant relativement à l'arrêt rendu en conseil le 18 mai dernier, qui autorisait une concession de terres fédérales à raison de 6,400 acres par mille à titre d'aide pour la construction d'un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de Brandon jusqu'au ou près du township 3, rang 27 à l'ouest du premier méridien principal, de là à l'ouest, la distance totale étant de 100 milles ; et aussi pour un embranchement à partir d'un point sur la ligne ci-haut décrite, au ou près du township 3, rang 27 à l'ouest du premier méridien principal, dans une direction est jusqu'à Deloraine, point terminal occidental du chemin de fer Manitoba Sud-Ouest, soit une distance d'environ 25 milles, que la compagnie représente maintenant que cela faciliterait considérablement ses arrangements financiers, si la concession lui était transportée dès que chaque section de 10 milles des embranchements sus-décrits serait terminée.

Le ministre ne voyant pas d'objection d'acquiescer à la demande de la compagnie recommande que, pour les fins de la concession, l'embranchement de Brandon au ou près du township 3, rang 27, à l'ouest du premier méridien principal, de là dans une direction ouest, soit divisé en cinq sections de 20 milles chacune ; et que la ligne à partir d'un point sur l'embranchement sus-décrit dans une direction est jusqu'à Deloraine, soit divisée en deux sections, une de 20 milles, et l'autre la partie qui reste de l'embranchement, et que sur le parachèvement de telle section à la satisfaction du gouvernement, la concession de terres applicable à icelle soit transportée à la compagnie.

La compagnie soumet la susdite recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

L'honorable ministre de l'intérieur.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 15 juillet 1889.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un plan du prolongement à Glenboro de l'embranchement de Souris de ce chemin de fer. Copie de ce plan a été déposée au département des chemins de fer conformément à une clause du contrat passé entre le gouvernement et cette compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. John R. Hall, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 16 août 1889.

Monsieur,—J'ai transmis aujourd'hui au département des chemins de fer, conformément à la clause 15 de la charte de la compagnie, un plan et profil de la partie de l'embranchement de Souris s'étendant de Kemnay, près de Brandon, jusqu'à Melita, dans le township 3, rang 26, à l'ouest du premier méridien, dans la section 31.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

M. John R. Hall, secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 17 août 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 juillet contenant un plan du prolongement projeté à Glenboro de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique, et disant que copie en a été déposée au département des chemins de fer et canaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie C.C.P., Montréal.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 25 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 août annonçant au département que vous aviez transmis au département des chemins de fer un plan et profil d'une partie de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie C.C.P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, MANITOBA, 26 novembre 1889.

Re 154, *embranchement de Souris.*

MONSIEUR,—Le quart nord-ouest de la section 32, township 3, rang 26, à l'ouest du méridien principal, a été pris à titre d'homestead par Francis Graham, qui a passé un acte avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le droit de passage de l'embranchement de Souris. J'apprends que M. Graham n'a pas encore demandé sa lettre patente, bien qu'il soit en position de le faire en tout temps. Voudriez-vous donner instruction que la terre prise par la compagnie soit réservée dans la lettre patente qui lui sera accordée et qu'une lettre patente pour la terre ainsi réservée soit émise en faveur de la compagnie. Je vous transmets copie de l'acte de vente faite par Graham, certifiée par le régistrateur du comté, lequel acte contient la description de la terre prise pour droit de passage.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

L'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Francis Graham, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payé à par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse, par le présent, réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit :—Comprenant toute la partie du quart nord-ouest de la section 32, du township 3 et rang 26, à l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique, et à 50 pieds de distance du dit centre, de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 2·50 acres plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce 30e jour de juillet 1889.

FRANCIS GRAHAM.

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON.

Manitoba
Comté de Selkirk
A SAVOIR :

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par Francis Graham, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.

3. Que je ne connais pas la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

THOMAS NIXON.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 5e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
WM. BEAIRSTO,
Commissaire pour recevoir les déclarations, etc.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 16 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 26 novembre, contenant copie de l'acte de vente faite par M. Francis Graham à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour le droit de passage de l'embranchement de Souris sur le quart nord-ouest de la section 32, township 3, rang 26, à l'ouest du 1er méridien. On a pris note de cet acte dans les livres du département, et lorsqu'on émettra, en faveur de M. Graham, la lettre patente pour cette terre, on aura soin d'en réserver le droit de passage.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

A M. J. A. M. AIKINS, bureau du procureur, Cie C.C.P., Winnipeg.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 27 novembre 1889.

MONSIEUR (*Re* 126 et 137, embranchement de Souris),—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli deux copies de l'acte passé en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le droit de passage de l'embranchement de Souris, les actes étant consentis par E. A. Wright pour une partie du ¼ sud-ouest de la section 34, township 4, rang 25, à l'ouest du méridien principal; et par W. H. Crowell pour une partie du ¼ nord-est, township 4, rang 26, à l'ouest du méridien principal. J'apprends que ces deux personnes sont en position de demander des lettres patentes pour leur ¼ de section respectif, mais qu'elles ne l'ont pas encore fait.

Lorsque les lettres patentes seront émises, puis-je vous demander d'ordonner que les terres accordées à la compagnie du chemin de fer soient réservées dans chaque cas, et qu'une lettre patente séparée pour son droit de passage soit émise en faveur de la compagnie ?

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

A l'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, William H. Crowell, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payée à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit :—Comprenant toute la partie du quart nord-est de la section 24, township 4, rang 26, dans la province du Manitoba, qui se

trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant deux centièmes d'un acre, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce trentième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-neuf.

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON. — W. H. CROWELL.

Manitoba
Comté de Brandon,
A SAVOIR:

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis:

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par William H. Crowell, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.

3. Que je ne connais pas la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

Assermenté devant moi, à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 5e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889. W. BEAIRSTO, — THOMAS NIXON.

Commissaire pour recevoir les déclarations.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Eugene Augustus Wright, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payé à par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit:—Comprenant toute la partie du quart sud-ouest de la section 34, township 4, rang 25, à l'ouest du premier méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 3·53 acres, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce trente-unième jour de juillet 1889.

Signé, scellé et délivré en présence de F. V. YOUNG. — E. A. WRIGHT.

Manitoba
Comté de Selkirk
A SAVOIR:

Je, soussigné, Francis Verschoyle Young, du village de Souris, dans le comté de Brandon, cultivateur, jure et dis:

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par Eugene Augustus Wright, partie au dit instrument.

2. Que le dit instrument et le double ont été exécutés dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.

3. Que je connais la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

Assermenté devant moi à Brandon, dans le comté de Brandon, ce troisième jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
THOMAS NIXON, J. P.

F. VERSCHOYLE YOUNG.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 9 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 novembre, contenant copies de deux actes ayant pour objet le droit de passage de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sur le quart sud-ouest de la section 34, township 4, rang 25, a l'ouest du premier méridien, et sur le quart nord-est de la section 24, township 4, rang 26, à l'ouest du premier méridien. Je dois vous informer, en réponse, qu'on a inscrit une note de cette affaire dans le registre du township ici, et lorsque des lettres patentes pour les terres en question seront préparées, on y fera une réserve pour le droit de passage pour la compagnie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

LYNDWODE PEREIRA, *sous-secrétaire.*

M. J. A. M. AIKINS, procureur de la Cie C.C.P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 5 décembre 1889.

MONSIEUR (*Re* 23, embranchement de Souris),—J'ai l'honneur de vous transmettre une copie certifiée du régistrateur d'un acte passé par James Moore en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. L'acte transporte entre autres terres le droit de passage sur le quart sud-ouest de la section 12, township 9, rang 21, à l'ouest du méridien principal. J'apprends au bureau du commissaire, ici, que Moore a demandé une lettre patente pour cette terre et que probablement la lettre patente sera bientôt émise. Puis-je vous demander d'ordonner que lorsque la lettre patente sera émise le droit de passage de la compagnie soit réservé, et qu'une lettre patente séparée soit émise en faveur de la compagnie pour le dit droit de passage.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS,

A l'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, James Moore, du comté de Brandon, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $130.00 payés à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tous les morceaux ou lopins de terre décrits comme suit:—Comprenant, 1°, toute la partie des quarts nord-est, sud-est et sud-ouest de la section 12, township 9, rang 21, à l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant dans le quart nord-est de la dite section 6·40 acres plus ou moins, dans le quart sud-est de la dite section 6·32 acres plus ou moins, et dans le quart sud-ouest de la dite section ·08 d'acre, plus ou moins.

Comprenant, 2°, toute la partie du quart sud-ouest de la section 1, township 9, rang 21, à l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 6·38 acres, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce treizième jour d'août 1889.

JAMES MOORE.

Signé scellé et délivré en présence de
THOMAS NIXON.
Témoin:
F. VERSCHOYLE YOUNG.

Manitoba,
Comté de Selkirk,
A SAVOIR:

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis:

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par James Moore, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de Brandon, dans la province du Manitoba.

4. Que je connais la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

THOMAS NIXON.

Assermenté devant moi, à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 28e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
W. BEAIRSTO,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 10 décembre 1889.
(*Re* 125, embranchement de Souris.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un acte passé par E. A. Wright, en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une partie du quart nord-ouest de la section 34, township 4, rang 25, à l'ouest du méridien principal. Le terrain transporté est requis pour l'embranchement de Souris. Puis-je vous demander d'ordonner que lorsque la lettre patente sera sollicitée, le droit de passage soit réservé et qu'une lettre patente pour le dit droit de passage soit émise en faveur de la compagnie?

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

A l'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Eugene Augustus Wright, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payée à par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit:—Comprenant toute la partie du quart nord-ouest de la section 34, township 4 et rang 25, à l'ouest du premier méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 3·53 acres, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce 31e jour de juillet 1889.

E. A. WRIGHT.

Signé, scellé et délivré en présence de
F. V. YOUNG.

Manitoba,
Comté de Brandon.
A savoir :

Je, soussigné, Francis Verschoyle Young, du village de Souris, dans le comté de Brandon, cultivateur, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par Eugene Augustus Wright, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.

3. Que je connais la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

F. VERSCHOYLE YOUNG.

Assermenté devant moi à Brandon, dans le comté de Brandon, ce troisième jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
THOMAS NIXON, *J.P.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 13 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un acte passé par Charles D. Batty en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour le quart nord-est de la section 22, township 6, rang 23, à l'ouest du premier méridien principal. Le quart de section est détenu en vertu d'une convention de vente passée par Batty qui a versé une partie du prix de vente. Puis-je vous demander de bien vouloir faire inscrire cette copie sur le registre, afin que dans le cas où l'achat de Batty ne serait pas complété, les intérêts de la compagnie puissent être protégés?

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

A l'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Charles David Batty, de la cité de Winnipeg, du comté de Selkirk, tailleur, en considération de $12.60 payés à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit:—Comprenant toute la partie du quart nord-est de la section 22, township 6, rang 23, à l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 2·52 acres, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce onzième jour de décembre 1889.

Signé, scellé et délivré en présence de
A. WHEALLER.

CHAS. D. BATTY.

Manitobo,
Comté de Selkirk,
A SAVOIR :

Je, soussigné, Anson Whealler, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, étudiant en droit, jure et dis:

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument et double dûment signés, scellés et exécutés par Charles David Batty, une des parties au dit instrument.

2. Que le dit document et double ont été exécutés dans la dite cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba.

3. Que je connais la dite partie.
4. Que je suis témoin souscrit aux dits instrument et double.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 12me jour de décembre, en l'an de Notre-Seigneur 1889.

A. WHEALLER.

R. W. DODGE,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES, BRANDON, 16 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que M. J. A. M. Aikens, C.R., procureur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a déposé dans ce bureau copie d'un acte passé par M. Charles D. Batty en faveur de la compagnie pour une partie du quart nord-est, section 22, township 6, rang 23, à l'ouest du premier méridien, requis pour le droit de passage de l'embranchement de Souris, afin que lorsqu'une lettre patente sera émise en faveur de Batty, la terre du chemin de fer soit réservée et qu'une lettre patente soit émise pour le dit droit de passage.

La description de ce morceau de terre se lit comme suit: "qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que maintenant tracé et situé. Etendue 2·52 acres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. H. HIAM, *agent des terres fédérales.*

Au secrétaire du département de l'intérieur.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 17 décembre 1889.

MONSIEUR (*Re* 97, embranchement de Souris),—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un acte passé par David Callandar en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une partie du quart nord-est de la section 36, township 5, rang 24, à l'ouest du méridien principal. Le quart de section est tel que l'indique la préemption. Je vous serais obligé de bien vouloir ordonner que le document que je vous transmets soit porté au registre voulu.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

A l'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, David Callander, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $20 payées à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit:—Comprenant toute la partie du quart nord-est de la section 36, township 5, rang 24, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 6·81 acres, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce premier jour d'avril 1889.

DAVID CALLANDER.

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON.

Manitoba,
Comté de Selkirk,
A SAVOIR :

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par David Callander, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris.

3. Que je ne connais pas la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 5e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.

THOMAS NIXON.

WM BEAIRSTO,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DU COMMISSAIRE DES TERRES FÉDÉRALES,
WINNIPEG, 17 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre sous ce pli copie d'une lettre qu'on a reçue de M. J. A. M. Aikins, et les originaux qu'elle contenait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
R. A. RUTTAN, *sous-secrétaire.*

Au secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST.
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 10 décembre 1889.

(*Re* 125, 137 et 154, embranchement de Souris.)

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copies d'actes passés par E. A. Wright, W. H. Crowell et Francis Graham, respectivement, en faveur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour des parties du quart nord-ouest de la section 34, township 4, rang 25, ouest, du quart nord-est de la section 24, township 4, rang 26, ouest, et du quart nord ouest de la section 32, township 3, rang 26, ouest. Les parties cédées sont requises pour le droit de passage de la compagnie pour l'embranchement de Souris. Puis-je demander que ces actes soient inscrits au registre.

Bien à vous,
J. A. M. AIKINS.

H. H. SMITH, commissaire, Winnipeg.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Francis Graham, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payée à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit:—Comprenant toute la partie du quard nord-ouest, section 32, township 3, rang 26, l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 250 acres plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce 30e jour de juillet 1889.

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON.

FRANCIS GRAHAM.

Manitoba,
Comté de Selkirk.
À SAVOIR :

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par Francis Graham, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.

3. Que je ne connais pas la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

THOMAS NIXON.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce cinquième jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
W. BEAIRSTO,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Eugene Augustus Wright, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payée à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit :—Comprenant toute la partie du quart nord-ouest de la section 34, township 4, rang 25, à l'ouest du premier méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 3·53 acres, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce trente-unième jour de juillet 1889.

Signé, scellé et délivré en présence de
F. V. YOUNG.

E. A. WRIGHT.

Manitoba,
Comté de Brandon.
À SAVOIR :

Je, soussigné, Francis Verschoyle Young, du village de Souris, dans le comté de Brandon, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par Eugene Augustus Wright, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.

3. Que je connais la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

Assermenté devant moi à Brandon, dans le comté de Brandon, ce troisième jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
THOMAS NIXON, J. P.

F. VERSCHOYLE YOUNG.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, William H. Crowell, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payée à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifiqua, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit :—Comprenant toute la partie du quart nord-est de la section 24, township 4, rang 26, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant ·02 d'un acre, plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce 30e jour de juillet 1889.

W. H. CROWELL.

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON.

Manitoba, Comté de Selkirk. À SAVOIR :

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par William H. Crowell, partie au dit instrument.
2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.
3. Que je ne connais pas la dite partie.
4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

THOMAS NIXON.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 5e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.

W. BEAIRSTO,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 18 décembre 1889.

(*Re* 153, *embranchement de Souris.*)

MONSIEUR,—Je vous serais obligé de bien vouloir m'informer si la lettre patente a été émise pour la ½ sud de la section 5, township 4, rang 26, à l'ouest du méridien principal, et dans le cas affirmatif, quand et en faveur de qui.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

L'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 21 décembre 1889.

(*Re* 228.)

MONSIEUR,—Je vous serais obligé de m'informer si la lettre patente a été émise pour le quart nord-ouest de la section 12, township 3, rang 22, à l'ouest du méridien principal, et dans le cas affirmatif, en faveur de qui et quel jour. Je vous serais aussi obligé de me dire si les 6·16 acres pris par la Compagnie du chemin de fer de

Colonisation du Manitoba Sud-Ouest pour droit de passage ont été acceptés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

L'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 21 décembre 1889.

(*Re* 236.)

MONSIEUR,—Je vous serais obligé de bien vouloir m'informer si la lettre patente a été émise pour le quart nord-ouest de la section 4, township 3, rang 22, à l'ouest du méridien principal, et dans le cas affirmatif, en faveur de qui et à quelle date elle a été émise. Je vous serais aussi obligé de me dire si une partie quelconque de ce quart de section a été réservée dans la lettre patente, vu qu'il est traversé par le chemin de fer de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

L'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DU COMMISSAIRE DES TERRES FÉDÉRALES,
WINNIPEG, MANITOBA, 24 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre, pour être mis à l'étude, la copie ci-jointe d'une lettre et les documents (originaux) que ce bureau a reçues de M. J. A. Aikins, avocat, de cette ville.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

R. A. RUTTAN, *sous-secrétaire.*

Au secrétaire du département de l'intérieur.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Charles David Batty, de la cité de Winnipeg, comté de Selkirk, dans la province du Manitoba, tailleur, en considération de $12.60 payées à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit:—Comprenant toute la partie du quart nord-est de la section 22, township 6, rang 23, à l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba, d'après l'arpentage exécuté par le gouvernement fédéral, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 2·52 acres plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce onzième jour de décembre 1889.

CHARLES D. BATTY.

Signé, scellé et délivré en présence de A. WHEALLER.

Manitoba,
Comté de Selkirk.
À SAVOIR :

Je, soussigné, Anson Whealler, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, étudiant en droit, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu les présents instrument et double dûment signés, scellés et exécutés par Charles David Batty, partie au dit instrument.

2. Que les dits document et double ont été exécutés dans la dite ville de Winnipeg, dans la province du Manitoba.

3 Que je connais la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 12e jour de décembre, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
R. W. DODGE,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

A. WHEALLER.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 13 décembre 1889.

CHER MONSIEUR (*Re* 81 Souris),—Charles D. Batty a transporté par un acte à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (acte dont je vous transmets une copie sous ce pli), une partie du ¼ N.-E. de la section 21, township 6, rang 23, ouest.

Voudriez-vous déposer cette copie dans les archives afin que si l'achat fait par Batty à la couronne n'est pas complété la compagnie puisse être protégée.

Bien à vous,

J. A. M. AIKINS.

M. H. H. SMITH, bureau des terres fédérales, Winnipeg.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 26 décembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que les personnes suivantes ont cédé une partie des terres portées en regard de leurs noms à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le droit de passage de l'embranchement de Souris:—

William Fraser, le ¼ N.-O. de la section 18, township 9, rang 20, à l'ouest du premier méridien principal.

Archibald Fraser, le ¼ S.-O. de la section 18, township 9, rang 20, à l'ouest du premier méridien principal.

Thomas H. Hall, le ¼ N.-O. de la section 14, township 8, rang 21, à l'ouest du premier méridien principal.

W. T. Sweet, le ¼ S.-O. de la section 2, township 5, rang 25, à l'ouest du premier méridien principal.

Dans chaque cas je transmets une copie de l'acte ou convention consenti en faveur de la compagnie. Puis-je vous demander d'ordonner que ces copies soient déposées dans les archives, afin que les intérêts de la compaguie puissent être protégés lorsque les lettres patentes seront émises?

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

L'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

DROIT DE PASSAGE, ETC.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

SACHEZ tous par les présentes que je, soussigné, William Fraser, du comté de Brandon, province du Manitoba, consens à vendre et céder, par bon et valable contrat, libre de toute charge, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique, qu'on se propose de construire, tous droits, titre et intérêt dans et sur toute la terre requise par la dite compagnie pour droit de passage, aussi pour station ou pour tous autres objets de chemin de fer, sur le ¼ N.-O. de la section 18, township 9, rang 20, dans le comté de Brandon, pour la somme de $2.50 de l'acre, en monnaie courante

du Canada, payable lorsque le titre aura été complété et accepté par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Témoin mon seing et sceau ce 13e jour d'oût 1889.

WILLIAM FRASER

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON.

Manitoba, Comté de Selkirk. À SAVOIR :

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkerk, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par William Fraser, une des parties au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de Brandon, dans la province du Manitoba.

3. Que je connais la dite partie.

4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

THOMAS NIXON.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le conté de Selkirk, ce 4e jour de septembre, en l'an de Notre-Seigneur 1889.

W. H. WILSON,
Commissaire pour recevoir les déclarations,

DROIT DE PASSAGE, ETC.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Archibald Fraser, du comté de Brandon, province du Manitoba, consens par les présentes à vendre et céder, par bon et valable contrat, libre de toute charge, à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, pour les fins du chemin de fer Canadien du Pacifique qu'on se propose de construire, tous droits, titres et intérêt dans et sur la terre requise par la dite compagnie pour droit de passage, aussi pour station ou pour toute autre objet du chemin de fer, sur le ¼ sud-ouest de la section 18, township 9, rang 20, dans le comté de Brandon, pour la somme de $2.50 de l'acre, en monnaie courante du Canada, payable lorsque le titre aura été complété et accepté par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Témoin mon seing et sceau ce treizième jour d'août 1889.

ARCHIBALD FRASER,

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON.

Manitoba, Comté de Selkirk. À SAVOIR :

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par Archibald Fraser, partie au dit instrument.

2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de Brandon, dans la province du Manitoba.

3. Que je connais la dite partie.
4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

THOMAS NIXON.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 4e jour de septembre, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
W. H. CULVER,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, Thomas Hewiston Hall, du comté de Brandon, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $10.00 payées à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit :—Comprenant toute la partie du ¼ nord-ouest de la section 14, township 8, rang 21, à l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 2·03 acres plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et toujours.

Témoin mon seing et sceau ce treizième jour d'août 1889.

T. H. HALL.

Signé, scellé et délivré en présence de
F. VERSCHOYLE YOUNG.

Manitoba,
Comté de Selkirk.
A SAVOIR :

Je, soussigué, Francis Verschoyle Young, du village de Souris, dans le comté de Brandon, cultivateur, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par Thomas Hewiston Hall, partie au dit instrument.
2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de Brandon, dans la province du Manitoba.
3. Que je connais la dite partie.
4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

F. VERSCHOYLE YOUNG.

Assermenté devant moi à Brandon, dans le comté de Brandon, ce 16e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.
THOMAS NIXON, J. P.

SACHEZ tous par ces présentes que je, soussigné, William Judson Sweet, du comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba, cultivateur, en considération de $1.00 payée à moi par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et dont j'accuse par le présent réception, concède, vends et transporte à la dite Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ses successeurs et ayants cause, tout le morceau ou lopin de terre décrit comme suit:—Comprenant toute la partie du quart sud-ouest de la section 2, township 5, rang 25, à l'ouest du méridien principal

dans la province du Manitoba, qui se trouve entre deux lignes parallèles au centre de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique et à 50 pieds de distance du dit centre de chaque côté, tel que le dit embranchement est maintenant tracé et situé sur la dite terre et les terres qui l'avoisinent, contenant 5·95 acres plus ou moins.

Pour la dite compagnie, ses successeurs et ayants cause, user, jouir et disposer du tout de ce jour et à toujours.

Témoin mon seing et sceau ce treizième jour de juillet 1889.

WILLIAM J. SWEET.

Signé, scellé et délivré en présence de THOMAS NIXON.

Manitoba, Comté de Selkirk. A SAVOIR :

Je, soussigné, Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, gentilhomme, jure et dis :

1. Que j'étais personnellement présent et que j'ai vu le présent instrument dûment signé, scellé et exécuté par William Judson Sweet, partie au dit instrument.
2. Que le dit document a été exécuté dans le comté de la rivière Souris, dans la province du Manitoba.
3. Que je ne connais pas la dite partie.
4. Que je suis témoin souscrit au dit instrument.

THOMAS NIXON.

Assermenté devant moi à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 5e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur 1889.

W. BEAIRSTO,
Commissaire pour recevoir les déclarations.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DU COMMISSAIRE DES TERRES FÉDÉRALES,
WINNIPEG, 2 janvier 1890.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre de ce bureau du 17 décembre dernier, n° 155,935, sujet 172,426, contenant copie d'une communication de M. J. A. M. Aikins, avocat, de cette ville, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une autre lettre de M. Aikins, corrigeant la description de la terre cédée par E. A. Wright à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

R. A. RUTTAN, *sous-secrétaire.*

Au secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 16 décembre 1889.

(*Re* 126, embranchement de Souris.)

MON CHER MONSIEUR,—Je constate que dans ma lettre du 10 courant, j'ai donné une description erronée de la terre cédée par E. A. Wright à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. La description devrait dire une partie du ¼ sud-ouest de la section 34, township 4, rang 25, à l'ouest du méridien principal, et non pas le ¼ nord-ouest. Voudriez-vous faire corriger cette erreur? Il peut se faire aussi que l'erreur se trouve dans la copie du contrat qui vous a été transmise.

Bien à vous,

J. A. M. AIKINS.

M. H. H. SMITH, commissaire des terres fédérales, Winnipeg.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION OUEST,
BUREAU DU PROCUREUR, WINNIPEG, 14 janvier 1890.

(*Re* 120, embranchement de Souris.)

MONSIEUR,—Je suis informé par l'agent des terres fédérales à Deloraine, que l'inscription pour le ¼ nord-est de la section 2, township 5, rang 25, à l'ouest du méridien principal, a été annulée le 2 courant.

Lorsque la terre fera de nouveau l'objet d'une inscription et qu'une lettre patente sera émise, puis-je demander que le droit de passage de l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique (lequel traverse cette terre) soit réservé, et qu'une lettre patente pour le droit de passage soit émise en faveur de la compagnie?

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. A. M. AIKINS.

L'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

PARTIE V.

BOIS ET TRAVERSES.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que j'ai reçu aujourd'hui de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la somme de $834.85, pour droits de la couronne sur les traverses et le bois de corde. J'ai déposé cette somme au crédit du receveur général à la banque de la Colombie-Britannique, pièce justificative n° 82.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. S. HIGGINSON, *agent des bois de la couronne.*

Au secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL, VANCOUVER, C.-B., 17 décembre 1888.

CHER MONSIEUR,—Le paiement d'une pièce justificative en votre faveur pour $834.85 a été approuvé, en règlement des droits officiels sur les traverses et le bois de corde conformément à l'état ci-joint.

Somme retenue aux entrepreneurs d'après conventions par lesquelles les droits doivent être payés par eux	$229 62
Somme des droits de la part de la compagnie pour bois et traverses délivrés d'après conventions par lesquelles les droits doivent être payés par la compagnie	805 21
	$1,034 83
MOINS.	
Somme versée entre vos mains par erreur le 23 avril (probablement un mois en retard pour le bois de corde délivré par Levesque et Collins, délivré et coupé sur l'emplacement de ville de Revelstoke)	116 75
	$ 918 08
MOINS.	
Somme versé entre vos mains par le trésorier local dans le cour du mois d'août, étant partie d'une pièce justificative de Levesque et Collins pour bois pris sur l'emplacement de ville de Revelstoke	83 23
	$ 834 85

Bien à vous,

J. D. TOWNLEY, *S.S.G.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la Couronne, New-Westminster.

Cette somme de $83.23 vous a été remise le 7 juillet 1888 pour du bois sur lequel il ne devrait pas y avoir de droits à raison de la concession de la terre faite à la compagnie.

J. D. T.

DROITS de la couronne payables à T. S. Higginson, A.B.C.

	$ cts.
CONTRATS	
Sur lesquels les entrepreneurs paient des droits, etc., et sommes qui ont été déduites de leurs pièces justificatives :—	
Contrat 207, W. F. Oliver, entrepreneur—Pièce justificative 58^6, 500 traverses, Marnoch, à 3c.	15 00
do 208, Jas. Irving, entrepreneur—Pièce justificative 64^5, 503 traverses, Hammond à Marnoch, à 3c	15 09
do 210, Wah Chong, entrepreneur—Pièce justificative 39^4, 1,361 traverses, Hastings ; pièce justificative, 51^7, 1,302 = 2,663 traverses, à 3c	79 89
do 214, Eugène Albee, entrepreneur—Pièce justificative 37^4, 3,600 traverses, False Creek, à 3c	108 00
do 220, John Boland, entrepreneur—Pièce justificative 56^4, 388 traverses, 2½ milles à l'est de North-Bend	11 64
	229 62
RÉCAPITULATION.	
Droits payables par la compagnie	805 21
Droits perçus des entrepreneurs	229 62
	1,034 83
CONTRE—Droits payés comme étant perçus de Levesque et Collins, contrat 196 (payés par pièce justificative 5^4)	116 75
	918 08
MOINS—Somme payée par le trésorier local, pour Levesque et Collins, par erreur.	83 23
	834 85
CONTRATS SUR LESQUELS LA COMPAGNIE PAIE LES DROITS.	
Contrat 178, Joe Ah Wong, entrepreneur—Pièce justificative 41^4, 2,029 traverses, North-Bend à Yale ; pièce justificative 74^5, 489 = 2,518 traverses, à 3c	75 54
Contrat 180, Kwongon Wo et Cie, entrepreneurs—Pièce justificative 62^3, 426 traverses ; pièce justificative 66^4, 575 traverses. Keefer's à Yale ; pièce justificative 71^5, 399 traverses ; pièce justificative 62^7, 1,077 = 2,477 traverses, à 3c	74 31
Contrat 187, Ah Loy et Cie, entrepreneurs—Pièce justificative 71^7, 2,041 cordes, Sicamous à Five-Mile Notch Hill, à 25c	510 25
Contrat 189, Jim Bow, entrepreneur—Pièce justificative 63^7, 3,187 traverses, North-Bend à Cisco, à 3c	95 61
Contrat 199, Kwongon Wo et Cie, entrepreneurs—Pièce justificative 69^7, 90 cordes, Sicamous à Revelstoke, à 25c	22 50
Contrat 201, Kwongon Wo et Cie, entrepreneurs—Pièce justificative 78^7, 108 cordes, Yale à Cisco, à 25c	27 00
	805 21

NEW-WESTMINISTER, 6 mars 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 20 février (lettre n° 3, n° de renv. 142313 T. et M.), relativement à la somme de $136.75 versée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique le 30 novembre dernier. J'ai maintenant l'honneur de vous transmettre sous ce pli la correspondance qui s'est échangée entre cette compagnie et moi et qui expliquera complètement l'affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. S. HIGGINSON, *A.B.C.*

Au secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

NEW-WESTMINISTER, 15 octobre 1887.

MON CHER TOWNLEY,—En examinant personnellement l'affaire du bois et des traverses confiés par Joy Lung Kee et Cie au point du raccordement de l'embranchement de Westminister du chemin de fer Canadien du Pacifique avec la ligne-mère, je constate que 672 cordes de bois ont été coupées sur les terres fédérales, comme suit :—

	Cordes.		
Mars 1888	117		
Avril 1888	179		
Mai 1888	222		
Juin 1888	154		
	672 à 25cts.		$168 00

Je constate aussi que dans vos rapports faits le 8 septembre dernier, 1,041 traverses ont été incluses, lesquelles ont été coupées sur des terres appartenant à des particuliers et par conséquent exemptes de droits. Veuillez déduire cette somme de la somme pour le bois.

1,041 traverses à 3cts..... 31 25

$136 75

C'est conséquement la somme qu'il vous faudra porter au débit de Joy Lung Kee et Cie.

Bien à vous,

T. S. HIGGINSON, A. B. C.

M. J. D. TOWNLEY, aide de M. H. Abbott,
Surintendant général du C. C. P., Vancouver, C.-B.

VANCOUVER, 20 octobre 1888.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai aujourd'hui ratifié une pièce justificative spéciale en votre faveur pour $136.25, somme retenue à Joy Lung Kee et Cie conformément à votre lettre du 15 courant.

Bien à vous,

J. D. TOWNLEY, *S.-S.G.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la couronne, New-Westminster.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DIVISION DU PACIFIQUE,
BUREAU DU TRÉSORIER LOCAL, VANCOUVER, 28 novembre 1888.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un chèque pour $136.75 en paiement de la formule ci-jointe de reçu.

Bien à vous,

W. F. SALSBURY, *trésorier local.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la Couronne, New-Westminster.

NEW-WESTMINSTER, 4 avril 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 mars, n° de renv. 142313 T. et M., et en conformation à la dite lettre je vous transmets un état fait en due forme du bois et des traverses coupés par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en février 1889.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. S. HIGGINSON, *agent des bois de la Couronne.*

Au secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

Etat des saisies pratiquées par T. S. Higginson, agent et inspecteur des bois de la Couronne pour la Colombie-Britannique, 7 février 1889.

N° de renv.	Date de la saisie.	Réclamant et adresse.	Où le bois a été coupé.	Espèce de bois.	Montant des droits perçus.
53	1889, 7 fév.	Cie du ch. de fer C.P.....	A différents endroits tout le long à partir de Donald jusqu'à Port-Moody.	Pin Douglas, pruche, épinette blanche.	$834 85

Somme perçue et déposée le 7 février 1889 à la banque de la Colombie-Britannique, pièce justificative de la banque n° 82.

T. S. HIGGINSON, *A.B.C.*

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, division du Pacifique, Bureau du surintendant général, Vancouver, C.-B., 6 mai 1889.

Mon cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état détaillé du bois de corde et des traverses reçus par la compagnie depuis le dernier règlement jusqu'à cette date.

Une pièce justificative a été ratifiée à ce titre en votre faveur pour $2,625.41, aujourd'hui.

Bien à vous,

J. D. TOWNLEY, *S.-S.G.*

Droits de la couronne payables à l'agent des bois de la couronne.

		$ cts.	$ cts.
	Contrats sur lesquels la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique paie des droits.		
Contrat 242.....	Kwong on Wo. et Cie.—Cisco à North-Bend—		
	Délivrées en janvier, 239 cordes à 25 cents.....	59 75	
	do février, 154 do	38 50	
	do mars, 542 do	135 50	
			233 75
do 243 ...	Kwong on Wo. et Cie.—Sicamous à Shuswap—		
	Délivrées en décembre 1888, 1,210 cordes à 25 cents.....	302 50	
	do janvier 1889, 220 do	55 00	
	do le 11 février 1889, 541 do	135 25	
	do en octobre 1888, 82 do	20 50	
			513 25
do 255....	Tong Hi et Cie.—Lytton à Spencer's Bridge—		
	Délivrées en mars 1889, 129 cordes à 25 cents..... ..	32 25	
			32 25
do 273....	Kwong on Wo et Cie.—Shuswap à Sicamous—		
	Délivrées en mars 1889, 788 cordes à 25 cents.....	197 00	
			197 00
		976 25	976 25
	Contrats sur lesquels les entrepreneurs respectifs paient des droits, lesquels ont été déduits de leurs pièces justificavives.		
Contrat 245.....	Kwong on Wo. et Cie.—Notch-Hill—		
	Délivrées en décembre 1888, 1,108 traverses	33 24	
	do janvier 1889, 17,019 do	510 57	
	do février 1889, 11,501 do	345 03	
	do . mars 1889, 4,708 do	141 24	1,030 08
do 261....	Peter Genelle.—Notch-Hill—		
	Délivrées en janvier 1889, 17,913 traverses.....	537 39	
	do février 1889, 7,087 do	212 61	750 00
		1,780 08	1,780 08

DROITS de la couronne payables à l'agent des bois de la couronne.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.	$ cts.	$ cts.
Total des droits dont la compagnie est responsable.....	976 25	
do les entrepreneurs sont responsables.....	1,780 08	
		2,756 33
MOINS—Kwong on Wo et Cie, balance de $41.79 ; pour détails, *voir* pièce justifi. 35, 2, 89, en fav. de T. S. Higginson	23 32	
Kwong on Wo et Cie, droits remis sur 242 cordes et 1,570 traverses à Spuzzum, *voir* pièce justificative 4, 3, 89, en faveur de Kwong on Wo et Cie.....	107 60	
		130 92
Pièce justifi. 30-4-'89, pour $2,625.41, en fav. de T. S. Higginson, agent des bois de la couronne, passée le 4 mai 1889.....		2,625

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—DIVISION DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
VANCOUVER, C.-B., 28 mai 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous demander, au nom de cette compagnie, une coupe be bois de dix milles carrés, à Notch-Hill, dans le but d'y prendre les traverses et le bois requis pour le chemin de fer.

Je me propose de faire bientôt l'arpentage de cette coupe de bois, arpentage qui sera soumis à votre département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. ABBOTT, *surintendant général.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la couronne, New-Westmister, C.-B.

25 juin 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à votre lettre du 14 mai, 142313 T. et M, j'ai donné à chaque surintendant de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, un permis annuel de couper du bois, des traverses, etc., sur les terres vacantes fédérales dans cette province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. S. HIGGINSON,
Agevt des bois de la Couronne.

(Daté du 24 juin 1889—Expire 31 mai 1890.)

Au secrétaire du département de l'intérieur, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—DIVISION DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
VANCOUVER, C.-B., 25 septembre 1889.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que j'ai aujourd'hui ratifié une pièce justificative en votre faveur pour $6,115.65 pour droits de la Couronne sur le bois de corde et les traverses reçus par cette compagnie, revenant au gouvernement depuis la dernière pièce justificative, conformément à l'état ci-joint. Le trésorier local vous soldera cette pièce justificative en temps voulu.

Bien à vous,

H. ABBOTT, *surintendant général.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la Couronne, New-Westminster.

ETAT du bois de corde et des traverses reçues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aujourd'hui sur lesquels des droits de la Couronne sont payables et pour le paiement desquels une pièce justificative a été donnée ce 24e jour de septembre 1889, pièce justificative 9–7 $6,115.65.

Traverses de chemin de fer.

	Traverses.	
Lawrence Hudson, Mission	972	
Peter Genelle, Notch-Hill	5,000	
No Kee et Cie, Cisco à North-Bend	855	
George H. Anthony, Mission	487	
Thos. Chesler do	100	
Fred. Hughes do	2,822	
James Fosler do	504	
Peter Fink, N. Bend	472	
Cie de la Baie-d'Hudson, Yale et Agassiz	6,996	
Kwong on Wo, Notch-Hill	21,752	
Cie de la Baie-d'Hudson, Hope	713	
Total	40,673	@ 3c. $1,220 19

Bois de corde.

	Cordes.	
Cie de la B. d'Hudson, Yale et Hope	$1,965\frac{84}{100}$	
Kwong on Wo Co., Shuswap et Sicamous	3,507	
Cie Kwong on Wo, Albert Cañon, etc	3,115	
do Cisco à North-Bend	470	
do Lytton do	556	
do Shuswap et Tappen	1,684	
do Tappen et Albert Cañon	205	
Geo. Aylett, Bras du Saumon	198	
Tong He et Cie, Lytton et Spencer's-Bridge	893	
A. L. Howson, Spuzzum	294	
Bordereaux du département du matériel, Kamloops à Moody	6,694	
Total	$19,581\frac{84}{100}$	@ 25c. 4,895 46
		$6,115 65

J. D. TOWNLEY, *sous-sur. général.*

VANCOUVER, 24 septembre 1889.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE, WINNIPEG, 19 octobre 1889.

MON CHER MONSIEUR,—Relativement à mon message d'aujourd'hui je vous transmets sous ce pli un état des poteaux, du bois de corde et des traverses pris dans votre district depuis 1889 jusqu'à ce jour. Voudriez-vous vérifier cet état et me laisser savoir si les rapports sont satisfaisants, et sur réception de votre réponse je donnerai une pièce justificative aux taux suivants, qui, je présume, sont exacts: traverses, 3cts. le morceau; bois de corde, 25cts. la corde, et les poteaux, $\frac{1}{2}$ ct. par pied linéaire.

Bien à vous,

L. O. GENEST, *aide-garde-magasin.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la Couronne, New-Westminster, C.-B.

ETAT des pilotis, à l'ouest de Stephen, acceptés par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, été de 1889.

Entrepreneur.	Droits. — Payés par.	Où situés.	N°	Pilotis reçus.	
				Longueur.	Pieds linéaires.
M. Carlin.....	Cie C. C. P.....	Moberly.....	45	25	1,125
do	do	do	85	30	2,550
do	do	do	126	35	4,410
do	do	do	20	40	800
			276	.....	8,885

NOTE.—1,030 de ces traverses ont été coupées sur la coupe de bois de F. Robinson et sont comprises dans le rapport de ce dernier ; la pièce justificative accusera conséquemment $30.90 en moins.

T. S. HIGGINSON.

Correct.

L. O. GENEST, *aide-garde-magasin.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la Couronne, New-Westminster, C.-B.

ETAT des traverses, à l'ouest de Stephen, acceptées par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, été de 1889.

Entrepreneurs	Droits payés par.	Où situées.	Nombre de traverses.	Nombre mis de côté.	Sous-entrepreneurs ou contremaîtres.
M. Carlin....	Cie. C. C. P....	3 milles à l'ouest de Hector....	4,920	11	Bennett et Good.
do	do	5 milles à l'est de Field.....	944	5	do
do	do	do	2,041	19	C. W. Bubar.
do	do	Field.....	11,635	225	do
do	do	do	2,300	.....	Jeffrey Frères
do	do	do	3,812	54	M. Carlin.
do	do	3 m. à l'o. de Queue-de-Loutre.	1,327	1	do
do	do	Leanchoil.....	303	18	do
do	do	3 milles à l'est de Moberly	8,807	478	Good et Knowles.
do	do	Moberly.....	11,768	500	Barr et Dolan.
do	do	do	5,797	44	C. W. Bubar.
do	do ..	½ mille à l'ouest de Moberly...	39,035	898	do
do	do	3 milles à l'est de Donald.....	17,016	1,528	T. Kirkpatrick.
Jeffrey Frères.	do	Field.....	10,251	.....	J. Brewer.
do ..	do	do	5,081	.....	D. J. Jeffrey.
do ..	do	Leanchoil.....	24,635	.....	do
			149,672	3,781	

Correct.

L. O. GENEST, *aide-garde-magasin.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la Couronne, New-Westminster, C.-B.

ETAT du bois de corde, à l'ouest de Stephens, pris par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du 7 septembre 1888 au 30 septembre 1889.

Pris par	Droits payés par	Où situé.	Nombre de cordes.
Cie. C. C. P.....	Cie. C. C. P.....	Entre Field et Palliser.....	3,706⅝

M. T. S. HIGGINSNN, agent des bois de la Couronne, New-Westminster, C.B.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, 19 novembre 1889.

M T. S. HIGGINSON, agent des bois de la Couronne, New-Westminster, C.-B.

MON CHER MONSIEUR,—Vous trouverez sous ce pli des états des traverses, poteaux et bois de corde pris pour cette compagnie dans votre district en 1888 et 1889, et pour lesquels des pièces justificatives ont été données.

Bien à vous,

L. O. GENEST, *aide-garde-magasin.*

Le 6 janvier 1890, j'ai écrit au trésorier du chemin de fer Canadien du Pacifique, Montréal, demandant si la pièce justificative avait été émise. Le 10 je reçus la réponse que non. Le 10 je télégraphiai à W. Whyte, surintendant du chemin de fer Canadien du Pacifique, Winnipeg, que si la pièce justificative n'avait pas été émise de le faire immédiatement, vu que le département désirait savoir où étaient les fonds.

T. S. H.

ETAT des traverses, à l'ouest de Stephen, acceptées par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique—été de 1889.

Entrepreneurs.	Droits payés par	Où coupées.	Nombre de traverses.	Nombre mis de côté.	Sous-entrepreneur ou contremaître.	Droits par traverse.	Somme.
							$ cts.
M. Carlin..	Cie C. C.P...	3 m. à l'ouest de Hector.	4,920	11	Bennett et Good....	3 c.	147 93
do ..	do ..	5 milles à l'est de Field.	944	5	do	do	28 47
do ..	do ..	do ..	2,041	19	C. W. Bubar	do	61 80
do ..	do ..	Field.....	11,635	225	do	do	355 80
do ..	do ..	do	2,300	.....	Jeffrey Frères	do	69 00
do ..	do ..	do	3,812	54	M. Carlin	do	115 98
do ..	do ..	3m. à l'ou. de Qu.-d.-Lou.	1,327	1	do	do	39 84
do ..	do ..	Leanchoil.....	303	18	do	do	9 63
do ..	do ..	3 m. à l'est de Moberly .	8,807	478	Good et Knowles....	do	278 55
do ..	do ..	Moberly.....	11,768	500	Barr et Dolan.....	do	368 04
do ..	do ..	do	5,797	44	C. W. Bubar	do	175 23
do ..	do ..	½ m. à l'ouest de Moberly	39,035	898	do	do	1,197 99
do ..	do ..	3 m. à l'est de Donald ..	17,016	1,528	T. Kirkpatrick.....	do	556 32
Jeffrey Frère	do ..	Field.....	10,251	.....	J. Brown.....	do	307 53
do ..	do ..	do	5,081	. ....	D. J. Jeffrey.....	do	152 43
do ..	do ..	Leanchoil.....	24,635	.....	do	do	739 05
		Totaux	149,672	3,781	.....		4,603 59

NOTE.—Droits sur 1,030 de ces traverses, à 3 centins chacune, $30.90, payés à l'agent des bois de la couronne par Fred. Robinson.

Correct.

L. O. GENEST, *aide-garde-magasin.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la couroune, New-Westminster, C.-B.

ETAT du bois de corde à l'ouest de Stephen, pris par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du 7 septembre 1888 au 30 septembre 1889.

Pris par	Droits payés par	Où coupé.	Nombre de cordes.	Droits par corde.	Somme.
					$ cts.
Cie C. C. P.....	Cie C. C. P	Entre Field et Palliser.	3,706⅝	25c.	926 66
Totaux	.....	.....	3,706⅝	.....	926 66

Correct.

L. O. GENEST, *aide-garde-magasin.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la couronne, New-Westminster, C.-B.

ETAT des poteaux à l'ouest de Stephen, acceptés par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Saison de 1889.

Entrepreneur.	Droits payés par	Où coupés.	Poteaux acceptés.			Droits. — Par pd.	Sommes.
			Nombre	Longueur.	Pieds linéaires.		
							$ cts.
M. Carlin	Cie du ch. de fer C.C.P..	Moberly....	45	25	1,125	½	5 63
do	do do ..	do	85	30	2,550	½	12 75
do	do do ..	do	126	35	4,410	½	22 05
do	do do ..	do	20	40	800	½	4 00
			276	.....	8,885	.....	44 43

Correct.

L. O. GENEST, *aide-garde-magasin.*

M. T. S. HIGGINSON, agent des bois de la couronne, New-Westminster, C.-B.

[*Télégramme.*]

OTTAWA, 14 novembre 1889.

W. WHYTE, surintendant général C.C.P., Winnipeg.

Higginson a instruction de donner permis à votre compagnie coupes de bois 14 et 15, rivière Colombie.

A. M. BURGESS,
Par G. U. R.

Portez au compte de l'ntérieur.

Expédié le 14 novembre 1889, 3 p.m.
J. R. D.

RÉPONSE

(33E)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 janvier 1890 :—Etat indiquant—pour chaque année—le coût de l'impression en français des ordonnances et autres documents et publications officiels depuis la date de la passation de l'Acte des territoires du Nord-Ouest de 1877 ;

2. Le nombre d'exemplaires des ordonnances imprimés en différents temps dans cette langue ;

3. Le nombre distribué et celui qui reste disponible.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 20 février 1890.

ETAT indiquant le coût de l'impression des ordonnances, etc., en français, dans les territoires du Nord-Ouest à compter de 1877 jusqu'au 31 décembre 1889 :—

Année.		Montant.	Total pour chaque année.
		$ cts.	$ cts.
1877....	200 exemplaires des journaux du Conseil du Nord-Ouest	.....	31 00
1878....	Ordonnances	213 86	
	200 exemplaires des journaux du Conseil du Nord-Ouest	53 00	
			266 86
1879...	1,506 exemplaires des ordonnances relatives au mariage	19 38	
	Ordonnances	201 14	
	Journaux du Nord-Ouest	40 00	
			260 52
1880....	500 exemplaires des ordonnances relatives à l'incendie	5 50	
	Proclamation relative au jour d'action de grâces	4 00	
	100 proclamations relatives à la délimitation des districts	7 50	
	100 do do à l'élection de Lorne	25 00	
	20 exemplaires de renseignements pour les électeurs	3 00	
	10 avis électoraux, etc	6 00	
	Règlement concernant les écoles	17 20	
	100 registres d'écoles	9 00	
			77 20
1881....	Ordonnances	396 00	
	200 exemplaires des journaux du Conseil du Nord-Ouest	44 00	
			440 00
1883....	Ordonnances	300 00	
	200 exemplaires des ordonnances municipales	50 00	
	Gazette Officielle	5 00	
	200 exemplaires des journaux du Conseil du Nord-Ouest	90 00	
			445 00
1884 ...	Ordonnances	323 00	
	Journaux du Conseil du Nord-Ouest	123 00	
	Gazette Officielle	92 87	
			538 87
1885....	Ordonnances	463 15	
	200 exemplaires des journaux du Conseil du Nord-Ouest	100 00	
	Gazette Officielle	237 58	
			800 73
1886....	Ordonnances	278 00	
	200 exemplaires des journaux du Conseil du Nord-Ouest	149 00	
	Gazette Officielle	189 70	
			616 70
1887....	Ordonnances	212 00	
	Journaux du Conseil du Nord-Ouest	143 00	
	Gazette Officielle	332 35	
	150 exemplaires du projet de bill relatif aux écoles	224 48	
	300 do des ordonnances relatives aux écoles, 1887	194 50	
			1,106 33
1888....	*Gazette Officielle*	310 55	
	150 exemplaires du discours du lieutenant-gouverneur	18 00	
			328 55
889....	*Gazette Officielle*	360 05	
	500 exemplaires des règlements du conseil d'éducation	95 04	
			455 09
			5,366 85

NOMBRE d'exemplaires des ordonnances imprimés en différents temps en français.

Année.		Nombre d'exemplaires.
1878....	Ordonnances	200
1879....	do	200
1881....	do	300
1883....	do	500
1884....	do	200
1885....	do	500
1886....	do	200
1887....	do	200

DISTRIBUTION DES ORDONNANCES.

Année.	Observations.
1878.... 1879.... 1881....	A peu près tous distribués.
1883.....	126 distribués ; 374 disponibles.
1884.... 1885.... 1886.... 1887....	La traduction et l'impression de ces ordonnances ont été ordonnées en 1887 ; mais l'ouvrage n'a pas été livré avant la sesssion de l'Assemblée en 1888, alors que toutes les ordonnances ont été revisées. Il n'en a pas été fait de demande, et la distribution de ces ordonnances aurait pu induire en erreur.

R. B. GORDON,
Secrétaire du lieutenant-gouverneur, T.N.-O.

RÉGINA, 13 février 1890.

RÉPONSE

(35)

RAPPORT de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 17 août 1889, concernant la loi relative aux droits d'auteur de la dernière session, accompagné de la correspondance et des autres documents relatifs à la même question.

---

17 MAI 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente un sommaire des actes promulgués à la dernière session du parlement du Canada, à l'exception de l'acte portant sur les droits d'auteur, au sujet duquel le ministre de la justice fera un rapport spécial à Son Excellence en conseil, dans quelques jours. Un rapport spécial a déjà été fait concernant l'acte relatif à l'extradition, lequel rapport sera, sans doute, soumis sous peu à Son Excellence.

Votre obéissant,

ROBT. SEDGEWICK,
Sous-ministre de la justice.

A l'hon. capitaine C. R. COLVILLE,
Secrétaire militaire, hôtel du gouvernement.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 20 août 1889.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information du gouvernement de Votre Seigneurie, copie d'une lettre signée au nom de la *Copyright Association* et de la *Musical Copyright Association*, ainsi que de la réponse qui a été faite touchant la loi canadienne relative aux droits d'auteur, de 1889.

J'ai l'honneur, etc.,

KNUTSFORD.

Au Gouverneur général le Très-honorable lord Stanley de Preston.

Au Très-honorable lord Knutsford, C. G., C. B., premier secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies et possessions britanniques.

MILORD,—Nous, soussignés, représentant la *Copyright Association* et la *Musical Copyright Association*, appelons respectueusement l'attention de Votre Seigneurie sur la nouvelle loi canadienne concernant les droits d'auteur, de 1889, et nous prenons la liberté de faire observer qu'elle est si considérablement dommageable à tous les détenteurs de droits d'auteur britanniques, sauf ceux qui habitent le Dominion du Canada, que nous nous voyons contraints de vous demander de conseiller à Sa Majesté de refuser à cette loi sa sanction royale.

L'article 1 abrogeant l'article 5 de la loi canadienne concernant les droits d'auteur de 1875, le remplace par une disposition qui exige comme condition de la conservation d'un droit d'auteur dans le Canada, l'enregistrement lors de la publication, ainsi que la réimpression et la republication en Canada, dans le délai d'un mois de la publication originelle, de tous les travaux anglais munis de droit d'auteur et des travaux ayant titre au droit d'auteur en vertu de la convention de Berne.

L'article 2 abroge l'article 6 de la dite loi de 1875, et décrète que si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies, une " édition brevetée " pourra être publiée par quiconque fournira caution de payer au gouvernement canadien, pour être remis au détenteur du droit d'auteur, 10 pour 100 du prix au détail de tous les exemplaires

publiés, mais le gouvernement canadien n'est pas tenu responsable de la perception envers le détenteur du droit d'auteur.

L'article 6 décrète que chaque fois qu'une édition breveté est publiée, le gouvernement canadien peut prohiber l'entrée en Canada des exemplaires de l'édition originale de l'auteur.

Il n'est guère besoin pour nous de signaler à Votre Seigneurie que cette législation est *ultra vires ;* mais, comme confirmation de cette manière de voir, nous nous permettons de citer les opinions suivantes données à la *Copyright Association* par lord Selborne et par lord Herschell.

OPINION.

Vu le fait que certains éditeurs de Toronto ont publié une réédition non autorisée de *Ginx' Baby* et que les journaux du Canada réclament pour leurs éditeurs le droit de réimprimer les ouvrages anglais munis de droits d'auteur, en vertu de la loi du Dominion de 1867, et de la loi canadienne concernant les droits d'auteur de 1868, un cas a été soumis à sir Roundell Palmer, C. R , et à M. Farrer Herschell, C. R., à qui a été demandée leur opinion sur les points suivants :

1. La loi impériale concernant les droits d'auteur, de 1842 (5 et 6 Vic., chap. 45), est-elle encore en vigueur en son intégrité et s'applique-t-elle encore au Canada nonobstant la loi du Dominion de 1867 (30 Vic., chap. 3), et la loi canadienne concernant les les droits d'auteur, de 1868 (31 Vic, chap. 54), ayant spécialement trait à la loi impériale de la 28e et 29e Vic., chap. 63, relativement à la législation coloniale ?

2. Dans le cas où la loi de 1842 ci-dessus mentionnée serait en vigueur, quel moyen faudrait-il prendre pour rectifier les anomalies qui paraissent actuellement exister par suite de la loi canadienne de 1868 (21 Vic., chap. 54), et pour protéger les intérêts des auteurs et éditeurs anglais ?

3. Comment faut-il en général interpréter le pouvoir législatif exclusif reconnu par l'article 91 de la loi du Dominion (30 Vic., chap. 3), relativement aux lois impériales ?

4. Si la loi canadienne ci-haut mentionnée est valide et qu'elle supprime la loi impériale, quelle protection ont les auteurs anglais relativement à la réimpression et à l'importation dans le Royaume-Uni d'ouvrages imprimés et publiés au Canada en vertu de ses dispositions, avec ou sans leur consentement ?

5. Est-ce que les livres d'abord publiés dans le Royaume-Uni peuvent jouir des avantages conférés par la loi canadienne de 1868 (31 Vic., chap. 54), concernant les droits d'auteur, quand ils sont régulièrement enregistrés, réimprimés et reédités au Canada ?

Sir Roundell Palmer, C. R. et M. Herschell, C. R. ont donné la réponse suivante :

Nous sommes d'opinion que la loi impériale concernant les droits d'auteur, 5 et 6 Vic., chap. 54, est encore en vigueur en son intégrité dans toutes les possessions britanniques, en ce qu'elle prohibe l'impression, en aucune partie de ces possessions, d'un livre nanti du droit d'auteur en vertu de cette loi, sans le consentement du propriétaire. Il est tout à fait clair que la disposition de la loi du parlement impérial (30 Vic., chap. 3) en vertu de laquelle le Dominion du Canada a été constitué, déclarant que le pouvoir législatif exclusif du parlement du Canada s'étend (entre autres choses) aux droits d'auteur, ne s'applique qu'à la compétence exclusive, dans le Canada, du parlement du Dominion distingué des législatures des provinces dont il est composé, et la récente loi du parlement canadien concernant les droits d'auteur (30 Vic., chap. 34), n'était en substance que le rétablissement pour tout le Dominion de dispositions qui avaient été en vigueur antécédemment dans au moins une des provinces, en vertu de la législation de sa législature. Il conférait, pour tout le Canada, le droit d'auteur aux ouvrages publiés dans une partie quelconque du Dominion; mais, d'après nous, elle ne pouvait affecter et n'affectait point la protection donnée contre la piraterie par la loi impériale, dans toutes les possessions britanniques relativement aux ouvrages publiés dans le Royaume-Uni.

La disposition de la 5me et 6me Vic., qui prohibe l'importation dans aucune partie quelconque des possessions britanniques d'exemplaires contrefaits des ouvrages anglais munis de droits d'auteur, n'est pas actuellement en vigueur dans toute son intégrité. La loi impériale, 10 et 11 Vic., autorise Sa Majesté à suspendre cette prohibition dans le cas où une colonie quelconque promulguerait une loi conférant une protection raisonnable aux auteurs de tels ouvrages. Sous l'opération de cette disposition, le parlement canadien premulgua une loi (30 Vic., c. 56) imposant un droit au bénéfice des auteurs de ces ouvrages importés ; en conséquence la prohibition de cette importation a été suspendue et ne s'applique point au Canada, mais sauf cela, la loi concernant les droits d'auteur est encore en vigueur dans cette colonie.

ROUNDELL PALMER.
FARRER HERSCHELL.

LINCOLN'S INN, 7 novembre 1871.

La ligne de conduite adoptée par le Canada en légiférant de cette façon est aussi tout à fait contraire à l'article 2 de l'Union des droits d'auteur internationale, dont le Canada fait partie.

Insister sur l'enregistrement en tout autre pays que celui d'origine est également contraire à la convention de Berne et constitue une difficulté pour les auteurs, car ils ne peuvent s'y conformer dans la plupart des cas sans employer et payer des agents spéciaux, et cependant ils se voient menacés de la perte totale de leurs droits d'auteur dans le Dominion du Canada à défaut de ce faire. En Angleterre, la chose n'est pas obligatoire ; en Allemagne elle n'est pas requise ; en France elle n'est nécessaire que pour la présentation des exemplaires et l'obtention d'un reçu. L'enregistrement n'est actuellement requis que dans les pays d'origine.

Insister sur la réimpression est préjudiciable aux écrits de l'auteur, vu qu'il ne peut reviser l'édition brevetée. Cela est encore contraire à la loi impériale concernant les droits d'auteur, 5 et 6 Vic., chap. 45, art. 15, et à la convention de Berne.

D'après l'opinion ci-dessous mentionnée, le droit d'auteur d'un ouvrage anglais non d'abord publié au Canada ne peut s'obtenir que sous l'opération de la loi impériale concernant les droits d'auteur, 5 et 6 Vic., chap. 45 ; conséquemment la loi canadienne concernant les droits d'auteur n'affecte pas les auteurs anglais.

Autre opinion sur le cinquième point du cas précédent :—

Nous sommes d'opinion que l'auteur d'un ouvrage déjà publié dans le Royaume-Uni et possédant les droits conférés par la loi impériale concernant les droits d'auteur, 5 et 6 Vic., ne peut, au moyen d'une nouvelle publication au Canada et en se conformant aux dispositions de la loi canadienne relative aux droits d'auteur (31 Vic., chap. 54), obtenir pour son œuvre la protection donnée par cette loi contre l'importation au Canada. Nous croyons que, bien interprétée, la loi ne peut s'appliquer à un ouvrage possédant déjà, en vertu de la loi impériale, le droit d'auteur au Canada. Toute autre interprétation conduirait à cette étrange conséquence, que l'auteur d'un ouvrage jouissant du droit d'auteur au Canada en vertu de la loi impériale, durant tout le temps pour lequel il existait sous l'opération de cette loi, pourrait en republiant et enregistrant alors son ouvrage au Canada, obtenir le droit d'auteur dans cette colonie pour une autre période de 28 ans, ou, dans certains cas, de 42 ans. Nous pensons de plus que les dispositions de la loi impériale, 10 et 11 Vic., chap. 95 (actuellement en vigueur pour ce qui concerne le Canada), fortifient encore la position que nous prenons pour dire que la protection dont il est question ne peut s'obtenir au moyen d'une nouvelle publication au Canada.

ROUNDELL PALMER.
FARRER HERSCHELL.

LINCOLN'S INN, 2 décembre 1871.

Votre Seigneurie remarquera que sous l'opération de la loi canadienne l'auteur se trouve, de fait, obligé de donner un brevet à tous ceux qui le demandent, quel qu'en soit le nombre. Il est vrai que tout postulant est tenu d'acquitter un droit régalien de 10 pour cent, mais cela est en réalité illusoire, vu qu'il ne possède aucun moyen de constater ni d'obtenir l'état du nombre d'exemplaires "émis."

Le mot "émis" contient en lui-même une difficulté, en ce qu'il peut vouloir dire des exemplaires imprimés, ou des exemplaires vendus ou des exemplaires distribnés gratuitement. C'est indéfini, mais s'il s'agit d'exemplaires vendus ou distribués gratuitement, il n'est établi aucune disposition effective pour constater le nombre d'exemplaires sur lequel le droit régalien doit être payé.

Nous devons aussi appeler avec insistance l'attention de Votre Seigneurie sur le fait qu'il n'existe aucun pouvoir qui empêche l'ouvrage réimprimé au Canada d'être importé dans le Royaume-Uni et dans d'autres colonies anglaises, ni de l'empêcher de faire concurrence à l'édition de l'auteur, vu qu'il sera légalement imprimé, et imprimé dans les possessions anglaises. Ce pouvoir détruit tout le droit d'auteur anglais.

Nous devons ajouter que ce changement dans la loi n'est évidemment pas fait dans l'intérêt de la littérature à bon marché, car le Canada impose un droit de 15 pour 100 sur les livres importés et en entrave ainsi l'introduction, surtout sous forme d'éditions à bon marché. La chose n'est pas non plus nécessaire dans l'intérêt de l'éditeur, vu qu'il peut faire ses propres arrangements avec l'auteur, de façon même à approvisionner le marché des Etats-Unis aussi bien que le sien propre, et nous ne pouvons faire autrement que de remarquer que c'est injuste pour l'auteur à tous les points de vue.

Nous sera-t-il permis aussi d'ajouter que la tendance dans tout pays ayant une littérature ou désirant en avoir une est de donner à l'auteur l'entier contrôle de son œuvre et de le laisser faire ses arrangements commerciaux de la façon qu'il juge la plus favorable à son intérêt. La loi se borne simplement à protéger ses droits de propriété, et l'esprit de la convention de Berne est de rendre ces droits aussi complets et uniformes que possible.

Nous avons l'honneur d'être, de Votre Seigneurie, les humbles serviteurs,

T. NORTON LONGMAN, *trésorier,*
F. R. DALDY, *secrétaire honoraire,*
Copyright Association.
E. ASHDOWN, *secrétaire honoraire,*
Musical Copyright Association.

Le Bureau colonial à M. Daldy.

DOWNING STREET, 20 août 1889.

MONSIEUR,—J'ai reçu instructions de lord Knutsford d'accuser réception de la lettre signée par M. Longman et par vous au nom de la *Copyright Association,* au sujet de la loi canadienne de 1889 concernant les droits d'auteur.

Je dois dire que la loi en question n'est pas encore parvenue à ce département et qu'elle sera déférée aux officiers en loi de la couronne lorsqu'elle arrivera.

Je suis etc.,

JOHN BRAMSTON.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 17 *août* 1889.

Le comité du Conseil privé a examiné un rapport, daté le 3 août 1889, du ministre de la justice, relativement à l'acte de la dernière session du parlement du Canada afin d'amender la loi concernant les droits d'auteurs (chapitre 62 des Statuts refondus du Canada).

Le comité adhère au dit rapport (annexé) et conseille que Votre Excellence soit engagée à en envoyer une expédition au Très-honorable secrétaire d'Etat pour les colonies.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil :

En faisant rapport à Votre Excellence que la loi promulguée à la dernière session du parlement du Canada, intitulée "Acte afin d'amender la loi concernant les droits d'auteurs," (chapitre 62, Statuts refondus) pourrait convenablement recevoir l'assentiment de Votre Excellence, le soussigné intime que l'acte serait l'objet d'un rapport plus étendu, et il présente en conséquence aujourd'hui à Votre Excellence les observations suivantes :

L'acte contient une disposition déclarant qu'il ne sera exécutoire qu'après proclamation de Votre Excellence, et ce n'a pas été, comme ce n'est pas actuellement l'intention du gouvernement de Votre Excellence, de conseiller l'émission d'une proclamation le mettant en vigueur, avant qu'il ait été soumis au gouvernement de Sa Majesté, avec les explications que les conseillers de Votre Excellence sont en état d'offrir, ni avant que le gouvernement de Sa Majesté consente à l'émission de la proclamation.

L'adhésion du gouvernement de Sa Majesté a été jugé nécessaire, vu que l'acte traite d'une question sur laquelle porte actuellement une législation impériale s'appliquant à toutes les possessions de Sa Majesté, et au sujet de laquelle le gouvernement de Votre Excellence ne désire pas faire adopter une mesure qui viendrait en conflit avec la politique suivie jusqu'à présent par le gouvernement de Sa Majesté, sauf en ce qui concerne ce qu'exigent instamment les importants intérêts qui sont en jeu au Canada, et en tenant compte de la date avant laquelle tous les arrangements préliminaires nécessaires peuvent être conclus de façon à empêcher la surprise et la confusion. De plus, le fait que la législation impériale, adoptant la convention de Berne au sujet des droits d'auteur, s'applique à toutes les possessions de Sa Majesté (et doit continuer à s'appliquer au Canada jusqu'à l'expiration de l'année suivant l'avis de dénonciation), exige qu'avant que la proclamation soit lancée le gouvernement de Sa Majesté soit prié de donner avis de dénonciation pour le compte du Canada, et qu'il s'écoule un délai de un an après cet avis, et qu'avant qu'il puisse être donné effet à la loi de la dernière session, il soit obtenu un ordre de Sa Majesté en conseil soustrayant le Canada à l'opération du statut qui donne force de loi à la convention de Berne dans toute l'étendue de l'empire. La demande faite par le gouvernement du Canada, de l'avis de dénonciation de la convention de Berne, a déjà été, ou est sur le point d'être transmis; en conséquence le devoir du soussigné se trouve réduit à une exposition des raisons qui ont provoqué l'adoption de l'acte de la dernière session et à un énoncé des principes qui, d'après lui, peuvent justifier cette législation.

Pour des raisons qui ne seront pas exposées au long dans le présent rapport, le système de droits d'auteur en vigueur jusqu'ici (sous l'opération de la législation impériale et canadienne) a été trouvé tout à fait inapplicable au Canada, et l'on a trouvé que la convention de Berne aggravait les causes de plainte qui existaient auparavant.

La loi concernant les droits d'auteur en vigueur (dont l'acte de la dernière session constituait un amendement), sans tenir compte de la loi internationale des droits d'auteur de 1886, qui donne effet à la convention de Berne, se compose, comme il a été dit, partie de législation canadienne et partie de législation impériale.

Sous son opération tout ouvrage nanti d'un droit d'auteur dans la Grande-Bretagne avait la protection du droit d'auteur sans qu'il fut besoin de publication au Canada. Sous le couvert de ce système les auteurs des Etats-Unis se font accorder le droit d'auteur dans la Grande-Bretagne et ses possessions en publiant en Angleterre (quelquefois en publiant une édition restreinte, non destinée à approvisionner le marché et insuffisante pour cela), et s'assurent ainsi le contrôle du marché canadien, alors qu'un Canadien ne peut obtenir de pareils privilèges de droit d'auteur aux Etats-Unis.

Les droits dont les auteurs et éditeurs anglais jouissent dans les possessions britanniques sous cet effet de la loi, ont donné lieu à de gros abus par le fait de la vente de leurs privilèges de droit d'auteur aux éditeurs américains et leur refus de

vendre aux mêmes conditions aux éditeurs canadiens. Par ce moyen les éditeurs des Etats-Unis se sont trouvés en état de contrôler le marché canadien en vertu de dispositions législatives qui n'étaient pas destinées à leur avantage, mais à celui de l'auteur et de l'éditeur anglais. Les prix des ouvrages réimprimés aux Etats-Unis sont si bas que les publications anglaises n'ont aucune chance de leur faire concurrence sur le marché canadien, et, comme la réimpression canadienne est prohibée par la loi concernant les droits d'auteur, l'industrie de la réimpression pour les lecteurs canadiens se trouve, dans une forte mesure, abandonnée aux maisons de librairie américaines, au grand détriment du commerce de librairie au Canada.

Par la législation de la dernière session, on veut que les personnes ayant le droit d'auteur en vertu de la législation impériale ou en vertu d'un traité quelconque avec la Grande-Bretagne, puissent conserver le droit exclusif, en ce qui concerne le Canada, de publier et rééditer dans ce pays, dans un temps donné ; et si elles ne font œuvre de publication ou de réimpression, le droit d'auteur leur servira encore en leur permettant de percevoir un droit régalien sur toutes les réimpressions faites au Canada par toute autre personne.

Les maux déjà mentionnés, qui ont été le sujet de plaintes, seront augmentés par les dispositions de la convention de Berne qui étendent les privilèges de droit d'auteur, sans publication dans les possessions anglaises, aux auteurs de tout pays qui a adhéré ou pourra adhérer à l'union des droits d'auteur formée par cette convention.

Pour le bénéfice résultant aux auteurs canadiens (qui constituent une classe comparativement restreinte) du droit d'auteur dans les pays compris dans les unions de la convention de Berne, le commerce de librairie au Canada se trouvera restreint quant aux ouvrages publiés dans tous ces pays, et les éditeurs des Etats-Unis se trouveront libérés de toute restriction de ce genre, non seulement pour ce qui est du vaste marché de leur pays, mais encore pour ce qui est du Canada.

Le parlement a considéré que la position particulière dans laquelle le Canada se trouve placé par le fait de sa proximité des Etats-Unis, et de la politique relative aux droits d'auteur aux Etats-Unis, exige un traitement spécial de la législation portant sur cette matière, un traitement qui diffère tant de la convention de Berne que de la législation impériale et canadienne en vigueur jusqu'ici concernant les droits d'auteur.

En mainte occasion le parlement canadien a exprimé cette opinion ; il l'a fait d'une façon catégorique à la dernière session en votant à l'unanimité la loi qui fait actuellement l'objet de notre considération. S'il paraissait au gouvernement de Sa Majesté qu'il faut de nouvelles explications pour le convaincre de l'opportunité du changement proposé, ou de la nécessité de laisser la loi de la dernière session avoir son cours, il espère qu'il lui sera fourni une autre chance de fournir ces explications, vu qu'il existe en abondance des raisons à fournir par l'expérience de tous ceux qui sont intéressés au commerce de librairie au Canada.

Le soussigné soumet que la disposition relative au droit régalien contenue dans la loi de la dernière session, en faveur des détenteurs anglais de droits d'auteur, est raisonnable et offre d'amples facilités de perception. Le gouvernement du Canada sera prêt à soumettre au gouvernement de Sa Majesté les règlements qui peuvent être adoptés sous l'opération de la loi pour assurer la perception du droit régalien et le versement qui doit en être fait entre les mains de qui de droit.

Il ne reste au soussigné qu'à observer, en ce qui concerne le projet de permettre la réimpression au Canada en considération de ce droit régalien en faveur des propriétaires de droits d'auteur hors du Canada, que sous l'opération de la législature existante l'importation au Canada des ouvrages réimprimés à l'étranger est permise avec imposition d'un droit de douane en faveur du propriétaire du droit d'auteur. La loi de la dernière session contiendra la même disposition en faveur de l'éditeur canadien, mais sous l'opération de règlements qui restreindront l'invasion des réimprimés étrangers et donneront des moyens plus efficaces de percevoir la compensation destinée au propriétaire du droit d'auteur.

Le sousigné a raison de craindre qu'on conteste le pouvoir du parlement canadien de passer la loi en question, sachant qu'on a prétendu qu'une législation anté-

rieure portant sur la même matière exigeait l'assentiment du parlement impérial et sachant que cette opinion est appuyée d'autorités très éminentes. Sur ce point, il prend la liberté de soumettre les observations que voici :—

Il est entendu que la loi en question ne doit aucunement venir en conflit avec une loi quelconque du parlement impérial promulguée depuis l'adoption de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

Pour cette raison, comme il a été déjà dit, nulle proclamation rendant la loi exécutoire ne sera lancée tant que la loi impériale de 1886 concernant les droits d'auteur, donnant effet à la convention de Berne, sera applicable au Canada. Conséquemment, il ne reste plus que la simple question de savoir si le parlement du Canada, sous l'opération de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, a droit de faire des règlements au Canada concernant le droit d'auteur au Canada, nonobstant le fait que ces règlements peuvent différer de ceux existant sous l'opération de la législation impériale adoptée avant l'Acte de l'Amérique du Nord.

L'opinion que le soussigné soumet respectueusement est que, en ce qui concerne toutes ces matières au sujet desquelles des pouvoirs ont été reconnus au parlement canadien par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, la véritable interprétation de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord veut que ce parlement puisse légiférer sans restriction de sa compétence autre que celle que Sa Majesté peut toujours mettre par le désaveu (que la loi soit ou non du ressort du parlement), ainsi que le contrôle à établir par législation impériale subséquente à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et applicable au Canada. Quant à ce dernier point, on peut le considérer en tant qu'il a trait aux matières laissées à la compétence du parlement canadien, comme affectant l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Le " droit d'auteur " est une des matières sur lesquelles pouvoir de légiférer a été reconnu au parlement du Canada par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. (*Voir* l'article 91.)

Lorsque, en 1872, le parlement canadien vota un acte portant sur les droits d'auteur, en exécution de cet article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, cet acte fut réservé à la sanction royale, et lord Carnarvon, dans une dépêche datée le 15 juin 1874, déclara à lord Dufferin, l'un des prédécesseurs de Votre Excellence, qu'il n'avait pu conseiller à Sa Majesté de sanctionner l'acte et qu'il avait pris, sur ce point, avis des officiers en loi de la couronne.

Dans cette dépêche, lord Carnarvon dit que l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord plus haut mentionné doit être interprété d'après un des intitulés qui paraissent dans le statut, savoir: " Distribution des pouvoirs législatifs," et il semble presque pencher vers l'opinion que l'article 91 sur lequel reposent tous les pouvoirs du parlement canadien, a pour objet de retirer les pouvoirs aux législatures provinciales, et non pas de conférer une autorité substantielle quelconque au parlement du Canada.

Si cette opinion est la bonne, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord n'aurait fait que retirer aux législatures des diverses provinces qui ont été unies par cet acte, une forte portion de l'autorité dont elles avaient constamment joui depuis qu'on leur avait donné des institutions représentatives, et il est malaisé de voir qu'aucune autorité soit conférée au parlement du Canada ou que le gouvernement possède actuellement les pouvoirs qui appartiennent aux parlements de toutes les autres colonies autonomes.

Cependant, lord Carnarvon, après avoir dit, en effet, que l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord, ne constitue qu'une partie d'un projet de distribution des pouvoirs législatifs, et qu'il ne doit pas être considéré, comme il a toujours été considéré et interprété par les tribunaux de même que par le gouvernement de Sa Majesté, comme don du pouvoir législatif au Canada, dit que l'effet de la loi impériale (Acte de l'Amérique Britannique du Nord) est "d'autoriser le parlement du Canada à s'occuper des droits d'auteur dans les limites du Canada," et que "il est évident qu'on n'avait pas l'intention d'affecter les droits assurés aux auteurs par l'acte 5 et 6 Vic., ni d'anéantir les dispositions de cet acte."

On pourra dire à propos de cette observation que ni l'acte de 1872 ni celui de la dernière session ont fait autre chose que traiter des droits d'auteur coloniaux.

On prétend que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, article 91, reconnaissait au parlement du Canada des pouvoirs aussi étendus que ceux du parlement impérial pour déclarer qui devait et qui ne devait pas avoir des droits d'auteur dans le Dominion ; et, en ce qui concerne la prétention qu'on n'avait pas l'intention d'affecter les droits assurés aux auteurs par l'acte impérial, on peut élaguer toute objection soulevée de ce fait, vu que l'acte de la dernière session n'affectera aucun des droits reconnus avant sa mise en opération. Le soussigné ne peut énoncer l'opinion qui précède sans une extrême hésitation, attendu qu'il trouve que la dépêche de lord Carnarvon déclare que, dans l'opinion que Sa Seigneurie émet, elle est appuyée par les officiers en loi de la couronne et aussi par ces éminents avocats le présent lord Selborne et le présent lord Herschell, dont il a soumis le rapport au parlement en 1872.

En face d'autorités aussi éminentes il ne voudrait pas se risquer à insister auprès du gouvernement de Sa Majesté pour faire adopter l'opinion qu'entretient le gouvernement canadien et qu'il a présentée plus haut, s'il ne lui paraissait pas tout à fait clair que la population du Canada le déclarerait coupable s'il n'affirmait point que telle est la seule interprétation qu'elle peut donner à la constitution et grâce à laquelle elle était disposée à s'en déclarer satisfaite.

Si l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord n'a pas reconnu au parlement du Canada tous les pouvoirs du parlement du Royaume-Uni concernant les matières qui y sont énumérées, la reconnaissance de pouvoir faite par cet acte est illusoire pour ce qui est du parlement canadien, et elle vaut moins que la reconnaissance de pouvoir dont jouissaient antécédemment, sur les mêmes matières, les législatures provinciales.

Le soussigné est encouragé à énoncer son opinion non seulement parce qu'elle a été appuyée par le parlement canadien et qu'elle convient à la manière de voir que la population du Canada a toujours eue à ce sujet dès le principe, mais parce que, il ose le dire, cette opinion a été soutenue par le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, en plus d'une occasion depuis la dépêche de lord Carnarvon en 1874.

Avant d'invoquer les décisions de ce tribunal il faudrait néanmoins s'occuper de l'opinion présentée à lord Carnarvon, en 1872, par les deux officiers en loi déjà nommés. Il y est prétendu que les pouvoirs du parlement ne sont exclusifs qu'en ce qui concerne les législatures des provinces dont le Canada est formé. Il ne se propose pas de combattre cette opinion.

On n'a jamais prétendu que les pouvoirs du parlement canadien excluent les pouvoirs du parlement de la Grande-Bretagne, et nul ne doute que le parlement de la Grande-Bretagne peut en tout temps (les conditions de bonne foi et d'honneur national non considérées) abroger ou amender l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ou exercer, en ce qui concerne le Canada, son pouvoir législatif sur les matières qui y sont mentionnées. Sujet aux mêmes restrictions Sa Majesté peut, naturellement, désavouer tout acte du parlement du Canada. Il est respectueusement soumis que le parlement canadien, sauf pour le contrôle qui peut être exercé par le parlement impérial, en vertu d'un statut postérieur à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et sauf le pouvoir de désaveu, possède un pouvoir illimité sur toutes les matières mentionnées dans l'article 91, et qu'il est nécessaire qu'il en soit ainsi pour le bien du Canada et pour que sa population jouisse de l'autonomie gouvernementale.

Dans la cause de Hodge contre la Reine (9, *Appeal Cases*, 117) jugée par le comité judiciaire du Conseil privé en 1883, le passage suivant établit :

" Lorsque l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord décréta qu'il y aurait une législature pour Ontario et que son Assemblée législative aurait compétence exclusive pour faire des lois pour la province et pour les fins provinciales concernant les matières énumérées dans l'article 92, il conférait—aucunement pour être exercé par délégation ou comme agent du parlement impérial—un pouvoir plénier et aussi ample dans les limites fixées par l'article 92, que celui possédé par le parlement impérial exerçant la plénitude de son pouvoir.

" Dans ces limites de matières et avec ces restrictions, la législature provinciale est suprême et a la même autorité que le parlement impérial ou que le parlement du

Canada aurait eue, dans les circonstances, ou qu'aurait eue une autorité ou corps municipal créé par lui, de passer des règlements ou résolutions relatifs aux matières spécifiées dans la disposition et en vue de donner effet et opération à cette disposition."

Dans la cause de Harris contre Davies (10, *App. Cases*, 279), le comité judiciaire du Conseil privé jugea, en 1885, que la législature de la Nouvelle-Galles du Sud, en vertu d'une charte qui n'est pas plus ample que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, avait le pouvoir d'abroger un statut de Jacques 1er (21 Jacques 1er, chap. 17, art. 6) et l'avait virtuellement fait par la 2me Vic., chap. 13, art. 1, de cette colonie, qui, d'après la véritable interprétation, mettait une action pour diffamation orale sur le même pied, quant aux frais et autres matières, qu'une action pour diffamation par écrit.

Dans la cause de Powell contre l'*Appollo Candle Company* (à responsabilité limitée) (10 *App. Cases*, 282), le comité judiciaire jugea, la même année, qu'une législature coloniale a des pouvoirs illimités dans les limites de sa compétence.

Le passage suivant du jugement est applicable à la question qui nous occupe présentement :

"Deux causes ont été soumises à ce tribunal dans lesquelles les pouvoirs des législatures coloniales ont été l'objet d'une sérieuse considération, mais les deux causes sont de date trop récente pour avoir été connues de la cour suprême lorsque le jugement a été prononcé. La première était la cause de la Reine contre Burah, dans laquelle il s'agissait de savoir si un article de l'*Indian Act* conférait au lieutenant-gouverneur du Bengal le pouvoir de décider si l'acte, en tout ou en partie, devrait s'appliquer à un certain district, s'il était ou n'était pas *ultra vires*. Dans le jugement du *Board*, prononcé par le lord chancelier, la législation est déclarée *ultra vires*, et le lord chancelier expose en ces termes la loi générale :

"La législature indienne a des pouvoirs expressément limités par l'acte du parlement impérial qui l'a créée, et naturellement elle ne peut dépasser les limites qui restreignent ces pouvoirs. Mais quand elle agit dans ces limites elle n'est nullement un agent ni un délégué du parlement impérial ; mais elle a, et l'on a voulu qu'elle eût des pouvoirs pléniers de législation, aussi amples et de la même nature que ceux du parlement lui-même. La même doctrine a été énoncée dans une cause plus récente de Hodge contre la reine, dans laquelle s'est posée la question de savoir si la législature d'Ontario avait ou n'avait pas le pouvoir de confier à une autorité locale, un bureau de commissaires, le pouvoir de faire des règlements concernant sa loi de 1877 portant sur la licence pour le commerce des liqueurs, de créer des offenses naissant de l'infraction à ces règlements et d'y attacher des peines. Leurs Seigneuries prétendirent qu'elle avait ce pouvoir. On plaida alors, et l'on a plaidé aujourd'hui que la législature provinciale a le caractère d'un agent ou délégué, et, d'après le principe *delegatus non potest delegere*, que la législature provinciale doit exercer toutes ses fonctions elle-même et n'en peut déléguer aucune à qui que ce soit. Mais le jugement, après avoir établi que telle était la prétention, déclare : il paraît à Leurs Seigneuries, cependant, que l'objection ainsi soulevée par les appelants repose sur une interprétation entièrement fausse du caractère et de la position véritables de la législature provinciale.

"Elle n'est nullement déléguée sous l'empire d'un mandat provenant du parlement impérial. Quand il fut décrété par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qu'il y aurait une législature pour l'Ontario et que son Assemblée législative aurait exclusivement pouvoir de faire des lois pour la province et pour des fins provinciales concernant les matières énumérées dans l'article 92, ces pouvoirs ont été conférés non pour être aucunement exercés par délégation d'agent du parlement impérial ; mais cette autorité était aussi plénière et ample, dans les limites prescrites par l'article 92, que celle possédée par le parlement impérial ou que celui-ci pourrait conférer. Dans ces limites la législature provinciale est suprême et elle a le même pouvoir que le parlement impérial."

La cause de Riel contre la reine, jugée la même année par le même tribunal, s'applique également. Il y aurait eu trois statuts impériaux pour la conduite des

procès pour offenses commises dans la terre de Rupert, connue depuis sous le nom de Territoires du Nord-Ouest canadien.

Les statuts du Canada contenaient d'autres dispositions incompatibles avec ces statuts impériaux, et la condamnation de l'accusé avait eu lieu sous l'opération des statuts canadiens. Les lords du comité judiciaire du Conseil privé refusèrent de recevoir l'appel, n'ayant aucun doute sur la régularité de la condamnation.

L'opinion de lord Carnarvon paraît fondée sur une interprétation stricte de la loi impériale connue sous l'intitulé *The Validity of Colonial Laws Act* (28 et 29 Vic., chap. 63), qui décrétait que les lois coloniales seraient nulles et de nul effet si elles étaient incompatibles avec les dispositions d'un acte du parlement s'appliquant aux colonies, ou contraires aux dispositions de tout ordre ou règlement passé sous l'empire de telle loi et ayant dans cette colonie l'effet de telle loi.

On peut prétendre que, vu que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est postérieur au statut, il concède une constitution plus libérale que celles auxquelles le statut s'appliquait.

On peut aussi soutenir que l'incompatibilité, pour avoir l'effet indiqué, doit se rapporter à quelque statut passé après la création d'une législature coloniale. Il ne paraît certainement point que le statut ait été interprété dans la décision judiciaire de la façon indiquée par lord Carnarvon.

Si l'opinion émise par Sa Seigneurie est la bonne, il sera impossible au parlement canadien de faire des lois relativement à aucune des vingt et une matières qui sont de la compétence du parlement canadien—*which constitute the "area" of the Canadian Parliament* (pour faire usage de l'expression contenue dans le jugement de la cause Hodge contre la reine relativement à la législature d'Ontario)—lorsqu'une telle législation est contraire à une loi quelconque existant antécédemment, applicable à ces matières dans les colonies.

Il existait indubitablement une législation impériale concernant toutes ces matières dans les colonies à une époque qui a précédé la loi de la concession des institutions représentatives, et l'on n'a jamais supposé qu'il était nécessaire que le Canada, ou les provinces qui constituent actuellement le Canada, avant la Confédération, obtinssent l'abrogation de cette législation par le parlement impérial, avant de se mettre à adopter les mesures jugées nécessaires, en temps opportun, pour le gouvernement du pays. Le soussigné soumet respectueusement qu'en ce qui concerne toutes ces matières, le parlement du Canada doit être considéré comme ayant les pleins pouvoirs du gouvernement impérial (pour citer les paroles du comité judiciaire) sujet seulement au contrôle que le gouvernement impérial peut exercer quand il le juge nécessaire, et sujet également au droit de désaveu que possède Sa Majesté et que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord lui réserve, et qui, comme nul n'en doute, sera toujours exercé quand il le sera, avec un juste égard pour les principes constitutionnels et au mieux des intérêts de l'empire.

Pour ces raisons le soussigné demande respectueusement que le gouvernement de Sa Majesté laisse mettre en vigueur la loi de la dernière session concernant les droits d'auteur, sauf à laisser fixer par le gouvernement de Sa Majesté la date de sa mise en vigueur.

Il demande aussi respectueusement qu'il soit permis au gouvernement de Votre Excellence d'étudier à plus grand loisir les questions soulevées dans ce rapport, d'en examiner de plus près les détails, s'il est nécessaire, vu les conséquences graves qu'elles impliquent pour le Canada, non seulement en ce qui a trait aux droits d'auteur, mais en ce qui concerne les droits et pouvoirs du parlement, et il recommande qu'une copie du présent rapport—s'il est approuvé—soit transmise au premier secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies.

JNO. S. D. THOMPSON, *ministre de la justice.*

3 août 1889.

A Son Excellence le gouverneur en conseil:

Le soussigné à qui a été déférée une dépêche du Très-honorable premier secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, transmettant des copies d'une lettre signée au nom de la *Copyright Association* et de la *Musical Copyright Association* concernant la loi canadienne de 1889 relative aux droits d'auteur, et copie de la réponse qu'y a faite Sa Seigneurie, a l'honneur de faire rapport que la question a été l'objet d'un examen si complet, dans un rapport approuvé déjà transmis pour l'information du premier secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, qu'il ne paraît pas nécessaire de prendre d'autre décision spéciale à ce sujet.

Respectueusement soumis,

JOHN S. D. THOMPSON, *ministre de la justice.*

RÉPONSE

(36*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 19 mars 1890 :—Pour une liste des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, le nom des concessionnaires et la date de l'octroi ; la superficie de chaque concession, si elle a été octroyée au plus haut enchérisseur dans une adjudication publique, et le chiffre du bonus (s'il en est) reçu dans chaque cas.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 14 avril 1890.

LISTE des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, et contenant tous les renseignements exigés par un ordre de la Chambre des Communes daté le 19 mars 1890 et portant le numéro 110.

MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST (Autorisés à recevoir des permis.)

Numéro de la concession.	Noms des concessionnaires.	Date de l'octroi.	Superficie de la concession.	Chiffre du bonus si la concession a été achetée à l'enchère.	Observations.
		1885.		$ cts.	
541	Thomas McKay.....	29 mai..	50 mil. car..	1 00	Annulée par A. du C. du 1er déc. 1887.
542	Lamoureux Frères ..	10 sept..	24 do ..	150 00	
540	John W. Scott.....	16 nov..	50 do ..	Aucun.	Au lieu de coupe octroyée par A. du C. du 1er déc. 1887 ; annulée par A. du C. du 1er déc. 1887.
544	Sig'tr Jonasson.....	3 déc..	29 do ..	29 00	Superficie d'après arpentage, $31\frac{36}{100}$ milles carrés.
545	A. Watts.....	3 do ..	3 do ..	Aucun.	Au lieu de la coupe octroyée par A. du C. du 10 janvier 1881 ; annulée par A. du C. du 23 oct. 1888.
546	Andrew Jukes.....	17 do ..	50 do ..	do	Au lieu de la coupe octroyée par A. du C. du 31 oct. 1882 ; superficie d'après arpentage, $49\frac{14}{100}$ mil. car.
		1886.			
358	Jermyn et Bolton ...	8 janv..	3 do ..	do	Au lieu de la coupe octroyée par A. du C. du 21 déc. 1883 ; annulée par A. du C. du 22 janvier 1889.
547	Crawford Ross.....	27 avril..	$42\frac{1}{4}$ do ..	do	Au lieu de la coupe octroyée par A. du C. du 27 oct. 1883.
548	John Stewart.....	4 mai..	$42\frac{1}{4}$ do ..	do	Au lieu de la coupe octroyée par A. du C. du 1er avril 1884.
549	Geo. J. Brouse et Cie	19 do ..	25 do ..	do	Au lieu de la coupe octroyée par A. du C. du 27 mars 1883.
550	Richard Hardisty...	26 do ..	8 do ..	160 00	Coupe cédée.
$550\frac{1}{2}$ (O et P)	A. B. Nettlelon.....	8 sept..	$37\frac{1}{2}$ do ..	375 00	
551 A	Geo. H. Bradbury...	10 nov..	24 do ..	500 00	
551 B			$49\frac{87}{100}$ do ..		
551 C			$25\frac{54}{100}$ do ..		
551 D			54 do ..		
552	John McNamara....	10 do ..	5 do ..	500 00	

LISTE des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, etc.—*Suite.*

MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST (Autorisés à recevoir des permis).—*Fin.*

Numéro de la concession.	Noms des concessionnaires.	Date de l'octroi.	Superficie de la concession.	Chiffre du bonus si la concession a été achetée à l'enchère.	Observations.
		1887.		$ cts.	
552½	Donald Morrison....	16 mai..	6 mil. car..	30 00	Annulée par A. du C. du 22 janvier 1889.
552¾	H. et W. P. Clarke..	16 do ..	65 do ..	50 00	
553	J. J. McDonald	24 do ..	34½ do ..	610 00	
		1888.			
554	D. E. Sprague.....	10 mai..	2 do ..	250 00	
555	David McFadyen...	9 avril..	16 do ..	20 00	
557	Cyrus A. Brouse....	6 oct..	10 do ..	40 00	
558	Drake et Cie.....	14 déc..	3½ do ..	5 00	
		1889.			
559	Donald Morrison.. ..	11 mars..	3 41/100 do ..	15 00	
560	Geo. Morton.....	3 avril..	2 do ..	14 75	
561	John Lineham.....	18 mars..	33 do ..	319 00	
562	Alfred Wells.....	16 mai..	10 do ..	30 00	
563	Bande des Sauvages du "Pas".....	24 sept..	250 acres. ..	Aucun.	Demandée par le département des Affaires des Sauvages.
564	Chester Thompson..	14 do ..	1 mille carré.	5 00	
565	Geo. Hancock.....	12 juill..	3 mil. car..	6 00	
566	Drake et Cie.....	7 sept..	6 75/100 do ..	51 00	
569	H. S. Cayley.....	9 nov..	21⅓ do ..	250 00	
		1890.			
568	T. T. W. Bready....	9 janv..	10 48/100 do ..	20 00	

ZONE DU CHEMIN DE FER DE LA COL.-BRITANNIQUE (Autorisés à recevoir des permis.)

		1885.			
1	W. D. Matheson....	17 déc..	2 mil. car..	500 00	
E	W. C. McDougall...	17 do ..	1½ do ..	Aucun.	Compétition non exigée par les règlements. Annulée et octroyée à la Cie de scierie de Brunette.
		1886.			
10 et 11	Fred. Robinson.	26 mai..	4 do ..	480 00	
3	H. F. McCarthy...	14 août..	2 do ..	536 00	
A	Knight Frères	25 do ..	1 1/16 do ..	Aucun.	Compétition non exigée par les règlements.
B	Royal City Planing Mill Co.....	15 nov..	6¼ do ..	Aucun.	do do
8	F. A. Fairchild.	26 do ..	10 do ..	100 00	
5	D. McArthur.	26 do ..	10 do ..	500 00	
4	R. D. Bathgate.	26 do ..	10 do ..	100 00	
C	Thomas Cahill. . . .	13 déc..	1½ do ..	Aucun.	do do
17	John Dill.....	30 do ..	50 do ..	350 00	
16	J. W. Bryson.....	30 do ..	50 do ..	875 00	
D	Royal City Planing Mill Co.....	30 do ..	1½ do ..	325 00	Compétition entre demandeurs.
18	Geo. Bryson.....	30 do ..	50 do ..	750 00	
E	Brunette Saw-Mill Co.	1887. 15 mars..	1½ mil. car..	Aucun.	Compétition non exigée par les règlements ; octroi à W. C. McDougall annulé ; cédé par la compagnie.
21	Jas. Ross.....	15 do ..	30 do ..	690 00	
20	Chas. Macdonell....	18 do ..	35 do ..	712 95	
*F	W. C. McDougall...	26 do ..	½ do ..	Aucun.	Compétition non exigée par les règlements.
G	Henry West.....	26 do ..	260 acres..	10 00	Compétition entre demandeurs.
H	Royal City Planing Mill Co.....	22 do ..	1,120 do ..	Aucun.	Compétition non exigée par les règlements.
23	T. H. Allan	5 avril..	10 mil. car..	750 00	
I	Leamy et Kyle	14 do ..	1 do ..	Aucun.	do do
J	W. P. Sayward	12 do ..	¼ do ..	do	do do
25	S. W. McKay	14 mai..	½ do ..	do	do do

LISTE des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, etc.—*Suite.*

ZONE DU CHEMIN DE FER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(Autorisés à recevoir des permis).—*Suite.*

Numéro de la concession.	Noms des concessionnaires.	Date de l'octroi.	Superficie de la concession.	Chiffre du bonus si la concession a été achetée à l'enchère.	Observations.
		1887.		$ cts.	
24	John McDonald	14 mai..	½ mille carré.	100 00	Compétition entre demandeurs.
22	McLeod Stewart....	19 do ..	12 do ..	750 00	
K	Hugh Burr	24 do ..	360 acres...	Aucun.	Compétition non exigée par les règlements.
L	Royal City Planing Mill Co.	13 juin..	640 do ...	do	do do
M	Henry West	14 do ..	740 do ...	30 00	Compétition entre demandeurs.
27	Fred Robinson	18 juill..	1 mille carré.	75 00	
26	D. Ward	19 do ..	50 mil. car..	750 00	
*19	A. Stewart	18 mars..	25 do ..	1,200 00	
N	Brunette Saw-Mill Co.	13 août..	320 acres...	Aucun.	Coupe cédée ; compétition non exigée par les règlements.
S	do do ..	13 juin..	160 do ...	do	do do
Q	W. C. McDougall...	15 do ..	640 do ...	do	Compét. non exigée par les règlem.
O	Thos. Cahill	1er oct..	1,600 do ...	do	do do
29	H. K. Egan	27 déc..	13 mil. car..	585 00	
		1888.			
28	W. C. Wells.....	5 janv..	1 do ..	257 00	
30	Cap. D. C. Burk	19 do ..	$4\frac{40}{100}$ do ..	415 00	Cédée.
P	Brunette Saw-Mill Co.	1er fév..	80 acres	Aucun.	Coupe cédée ; compétition non exigée par les règlements.
33	J. T. Lewis	3 do ..	11 mil. car..	do	Compétition non exigée par les règlements.
31	George Buchanan ...	10 do ..	$2\frac{93}{100}$ do ..	146 50	
32	George Goodwin....	22 mars..	1 do ..	151 00	
T	Henry T. Thrift ...	25 do ..	480 acres...	Aucun.	do do
R	Joseph B. Chambers.	29 do ..	3,360 do ...	do	do do
34	John Nicholson.....	29 do ..	30 mil. car..	753 00	
35	W. C. Wells.....	30 do ..	1 do ...	150 00	
U	Royal City Planing Mills Co.	14 juin..	160 acres.	75 00	Compétition entre demandeurs.
V	W. A. Allan	6 juill..	1,725 do .	Aucun.	Compét. non exigée par les règlem.
W	B. Douglas	15 sept..	10,720 do .	do	do do
X	T. L. Briggs.....	3 oct..	5,760 do .	do	do do
Y	W. Owens	3 do ..	$5\frac{7}{10}$ mil car.	do	do do
Z (nos 1 et 2.)	A. Stewart	6 do ..	10 do .	do	do do
36	Geo. Butchart	6 do ..	$1,371\frac{1}{2}$ acres.	do	do do
38	Wells et Patterson ..	6 do ..	9,000 do .	do	do do
37	G. F. Slater	23 do ..	640 do .	do	do do
40	Fred Robinson.....	27 do ..	$10\frac{1}{4}$ mil. car.	912 00	
39	W. A. Allan..... ..	12 déc..	$8\frac{63}{100}$ do .	Aucun.	do do
		1889.			
41	L. G. Little	5 janv..	7,000 acres..	do	do do
47	Wm. McKenzie.....	13 mars..	24 mil. car..	2,436 00	
42	Fred Robinson	4 janv..	9 do .	459 00	
44	BrunetteSawMillCo.	25 mars..	3,000 acres..	Aucun.	do do
Z	A. Stewart.....	4 avril..	$3\frac{1}{2}$ mil. car..	do	Au lieu de partie de la coupe octroyée par A. du C. du 6 oct. 1888 ; compétition non exigée par les règlem.
45	ShushwapMillingCo.	8 do ..	20,613 acres.	do	Compétition non exigée par les règlements.
49	J. Valentine et Cie..	8 do ..	560 do	175 00	
46	W. A. Allan	18 mai..	760 do	110 00	
48	Knight Frères.....	16 do ..	3,520 do	Aucun.	do do
55	Ross et McLaren....	8 juin..	15,900 do	do	do do
50	J. McLaren et F. Ross	15 do ..	12,420 do	do	do do
51	Grant et Kerr.....	17 août..	640 do	do	do do
52	H. V. Edmonds.....	17 do ..	873 do	do	do do
53	BrunetteSawMillCo.	20 sept..	80 do	do	do do
54	H. V. Edmonds.....	24 do ..	2,080 do	do	do do

LISTE des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, etc.—*Fin.*

ZONE DU CHEMIN DE FER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(Autorisés à recevoir des permis).—*Fin.*

Numéro de la concession.	Noms des concessionnaires.	Date de l'octroi.	Superficie de la concession.	Chiffre du bonus si la concession a été achetée à l'enchère.	Observations.
		1889.		$ cts.	
56	McLaren, Ross Lumber Co.....	24 sept..	80 acres.	105 00	
59	Peter Genelle.....	4 nov..	222 do	75 00	
57	S. J. Record.....	9 do ..	1,920 do	192 00	
43	E. A. Wilmot et Cie.	26 mars..	1,600 do	Aucun.	Compétition non exigée par les règlements.
		1890.			
58	George Butchart....	16 janv..	480 do	do	do do
60	Jas. A. Webster	17 fév..	1,120 do	do	do do

PERMIS annuels accordés de couper du bois de construction dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et sur les terres fédérales de la Colombie-Britannique, entre le 1er mars 1885 et le 19 mars 1890.

Numéro du permis.	Date de l'octroi.	Noms.	Localité.	Superficie.	Bonus payé si acheté au concours.	Observations.
	1885.				$ cts.	
A 93	4 mars.	Ballandyne, Peter.	Côté sud, R. S. N.....	Non donné	.....	Bois de corde.
A 96	4 do	Wild et Burk.....	do do	do ..	.....	do
A 97	4 do	Rae, J. M.....	Sur la Riv. S. N.....	do ..	.....	do
C 225	1er avril	Smith et Bailey....	Tp. 21, r. 13, O. 1er M.....	do ..	.....	Bois de construct.
C 18	6 juin.	McDonald, C. D..	Rivière du Vieux	do ..	.....	do
C 232	13 juill.	Sinnott Frères	Coupe "P" sur le C.C.P. E.	25 mil.car.	10 00	Bois de corde.
C 20	23 do	McKenzie, D. W..	Tp. 38, r. 27, O. 4e.....	Non donné	.....	Bois de construct.
C 233	27 do	Jermyn et Bolton..	Tp. 20, r. 22, O. 1er M.....	do ..	.....	Traverses.
C 234	29 do	Radford, Joseph..	Coupe "B" sur le C.C.P. E.	16 mil.car.	5 00	Bois de corde.
C 237	10 août.	Mitchell et Bucknall.....	Tps. 22, 23, r. 21, O. 1er...	Non donné	.....	Bois de service.
C 24	15 sept.	Sands, Louis.....	Sec. 11, tp. 8, r. 3, O. 4e...	1 mil.car.	.....	do
C 238	20 oct.	McKinnon, P. D..	Coupe "M" sur le C.C.P. E.	16 mil.car.	43 00	Bois de corde.
C 239	20 do	McKinley, W. J..	do "N" do ..	13 do ..	73 00	do
C 240	20 do	Smith, Andrew....	do "E" do ..	15 do ..	23 00	do
C 241	29 do	Whitehead, Jos...	Côté O., Riv. Whitemouth.	57½ do ..	.....	Epin. bl. et rouge.
C 242	30 do	Radford, J. H. ..	Coupe "B" sur le C.C.P...	16 do ..	11 00	Bois de corde.
C 243	30 do	Hargrave, John...	do "C" do ...	25 do ..	37 00	do
C 244	30 do	Hargrave, J. G....	do "D" do ...	16 do ..	41 00	do
C 245	30 do	Radford, J. J. ...	do "O" do ...	16 do ..	26 00	do
C 246	30 do	Gaskel, John.	do "P" do ...	25 do ..	6 00	do
C 247	3 nov.	Strevel, G. H. ...	do "T" do ...	25 do ..	250 00	Traverses.
C 248	3 do	Strevel, G. H.....	do "S" do ...	16 do ..	250 00	do
C 31	14 do	Morrison, Donald..	Tp. 21, r. 3, O. 3e M.....	Non donné	.....	10,000 pds. m.p.
J 48	17 déc.	McLennan, A.....	Coupe "F" sur le C.C.P..	16 mil.car.	80 00	Bois de corde.
Pas de	permis..	McNutt, Thos....	Dans le tp. 18, r. 19, O....	Non donné	6 00	Bois de service.
do	..	McIntosh, D.....	Coupe "R" sur le C.C.P..	16 mil.car.	10 00	Bois de corde.
do	..	Quigley, James...	do "U" do ..	25 do ..	5 00	do
	1886.					
J 181	29 janv.	Harrover, James..	do "Q" do ..	16 do ..	21 00	do
J 204	3 fév.	Ronaldson, John..	do "L" do ..	16 do ..	12 00	do
C 245	13 do	Davis et Cie	do "A" do ..	16 do ..	16 00	do
246	13 do	Dowler, James....	do "G" do ..	16 do ..	5 00	do
A 181	1er mars	McLeod, Kenneth.	Petite Rivière-Rouge	Non donné	.....	Bois de service.
P 7	4 do	Clink, D. L.....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	Blocs de sciage.
P 10	4 do	Sayers, Baptiste..	Rivière de l'Ile-aux-Pins...	do ..	.....	do
P 11	4 do	Gisborne, Hartly..	Sentier de Fort-Pitt.....	do ..	.....	Poteaux de télég.
P 13	4 do	Forget, A. P.....	Rivière-Bataille.....	do ..	.....	Bois de corde.
P 14	4 do	Harper, G. H.....	Buttes de l'Aigle.....	do ..	.....	do
P 15	4 do	Dumais, C. M....	do	do ..	.....	do
P 16	8 do	Wyld et Bourke...	Tp. 44, r. 17, O. 3e.....	do ..	.....	do
P 17	10 do	Sayers, Cléophas..	Lac aux-Grenouilles.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
P 19	15 do	Clarke, Thomas...	Rivière-Bataille.....	do ..	.....	Poteaux.
P 20	22 do	Goulet, Louis.....	Creek de l'Orignal.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
C 44	22 do	Cochrane Ranche Co.....	Sur leur concession.....	do ..	.....	Perches de clôture.
A 186	23 do	Goodfellow, And..	N. de la Riv. Saskatc.-N..	do ..	.....	Bardeaux, lattes.
189	1er avril	Hobart, Eden et Cie	do do ..	do ..	.....	Bois de corde.
E 113	28 avril	McKernan, Robt..	Sec. 5, tp. 53, r. 25.....	do ..	.....	Poteaux de télég.
C 46	28 do	North Western Coal N. Co	Concession extérieure, n° 80	do ..	.....	Blocs de sciage.
C 47	8 mai.	Cochrane, W. F...	Sur la concession Cochrane.	do ..	.....	Perches de clôture.
P 29	30 do	McKay, Wm.....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	Bois de corde.
C 50	8 juin.	North Western Coal N. Co	Conc. "B," Rivière de l'Arc	do ..	.....	Bois de service.
E 119	12 do	Cie de la B.-d'H...	Rivière Vermillon, etc.....	do ..	.....	Bois de corde.
P 31	23 do	Dewan, Thomas..	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	do
A 194	1er juill.	McKay, Angus...	do do ..	do ..	.....	do
A 196	2 do	Cie de la B.-d'H...	District de Cumberland ...	do ..	.....	do
P 32	6 août.	Arcand, Damase..	Lac aux Grenouilles.....	do ..	.....	Blocs de sciage.

PERMIS annuels accordés de couper du bois de construction dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Numéro du permis.	Date de l'octroi.	Noms.	Localité.	Superficie.	Bonus payé si acheté au concours.	Observations.
	1886.				$ cts.	
E 125	12 août.	Gisborne, Hartley.	Elmor, Edmonton, etc.	Non donné	.....	Poteaux de télég.
C 48	4 sept.	Eau Claire Lumber Co	Conc. "A," Rivière de l'Arc	do	.....	Bois de corde.
E 129	18 oct.	Cie de la B.-d'H.	Rivière Athabasca	do	.....	Bois de construct.
C 56	27 do	Sands, Louis	Sec. 11, tp. 8, r. 3, O. 3e.	do	.....	Bois de service.
O 177	9 nov.	McAnnery Frères	Coupe "M" sur le C.C.P.	16 mil.car.	90 00	Bois de corde.
O 181	do 10	Bayne, Neil	Sec. 28, tp. 10, r. 16, O.	Non donné	.....	do
O 182	do 10	Moore et Fils	Secs. 14, 28, tp. 8, r. 23 O.	do	.....	do
O 183	do 12	Whitehead, Jos.	Rivière Whitemouth	do	.....	Epin. bl. et rouge.
O 187	do 16	Wellman, Thomas.	Coupe "C" sur le C.C.P.	25 mil.car.	76 00	Bois de corde.
O 188	do 19	Radford, Joseph	do "B" do	16 do	41 00	do
O 191	do 23	McKinley, W. J.	do "N" do	16 do	43 00	do
O 210	do 29	Latta, Wm	do "O" do	16 do	5 00	do
O 211	do 29	McCulloch et Herriott	Secs. 22, 28, tp. 8, r. 23 O.	Non donné	.....	do
O 213	1er déc.	Strevel, G. H.	Coupe "W" sur le C.C.P.	16 mil.car.	250 00	Traverses.
O 214	do 1	Benson, J. M.	do "V" do	16 do	250 00	do
O 216	do 3	Davis et Cie	do "A" do	16 do	36 00	Bois de corde.
A 207	do 4	Mair, Charles	Riv. Saskatchewan-Nord	Non donné	.....	do
O 219	do 7	Manus, C.	Sec. 16, tp. 11, r. 12	do	.....	do
238	do 15	Garbet, T.	Coupe "L" sur le C.C.P.	16 mil.car.	16 00	do
239	do 15	McKinnon, P. D.	do "U" do	25 do	31 00	Traverses.
A 222	do 23	McKay, W. C.	Riv. Saskatchewan-Nord	Non donné	.....	Bardeaux.
F 7	do 23	Cummings, James.	Sec. 22, tp. 10, r. 16	do	.....	Bois de corde.
H 8	do 23	McLean, D.	Sec. 28, tp. 10, r. 16 O.	do	.....	do
A 224	do 27	Thomson, Chester.	Riv. Saskatchewan-Nord	do	.....	do
H 14	do 28	Harrison, W.	Secs. 18, 21, tp. 1, r. 18, 19	do	.....	do
E 143	do 29	Evêque de St-Alb't	Près de Saint-Albert	do	.....	do
	1887.					
H 23	3 janv.	Beemond Frères	Coupe "G" sur le C.C.P.	16 mil.car.	41 00	Bois de corde.
H 24	do 3	Kerr, George	Sec. 18, tp. 17, r. 16 O.	Non donné	.....	Bardeaux.
H 32	do 3	Shaw, J. K.	Sec. 10, tp. 11, r. 12	do	.....	Bois de corde.
H 39	do 5	Matheson, D.	Ile de l'Ours-Noir	do	.....	do
H 40	do 5	Reimer, Klaas	Tp. 6, r. 8 E.	do	.....	do
H 43	do 8	Wellman, C. W.	Coupe "G" sur le C.C.P.	25 mil.car.	36 00	do
H 63	do 11	McCulloch et Herriott	Sec. 4, tp. 8, r. 24	Non donné	.....	do
E 146	do 12	Police à ch. du N.-O.	Sec. 14, tp. 54, r. 22	do	.....	do
A 233	do 12	Cie de la B.-d'H.	Riv. Saskatchewan-Nord	do	.....	do
H 69	do 14	Penner et Cie	Tp. 8, r. 9 E.	do	.....	Bois de service.
P 43	24 do	Barker, Wm	Fort-Pitt	Non donné	.....	Poteaux de télég.
P 44	2 fév.	Sully, J. H.	Tps. 47, 48, r. 22	do	.....	Poteaux.
H 200	do 4	Matheson, J.	Bull's-Head	do	.....	Bois de corde.
207	do 7	Campbell, N.	36, tp. 11, r. 8	do	.....	do
211	do 8	Alloway, W. F.	Rivière Noire	do	.....	do
212	do 8	Robinson, W.	Ile Noire	do	.....	Traverses.
214	do 9	Foley, B.	Coupe "E" sur le C.C.P.	16 mil.car.	50 50	Bois de corde.
241	do 14	Hargrave, J. G.	do "D" do	16 do	106 00	do
N 11	do 14	Thomson, A.	Sec. 10, tp. 11, r. 12 O.	1 mil.car.	.....	do
N 15	do 16	Pierson et Hill	do 11, tp. 13, r. 6 O.	1 do	103 00	do
N 21	do 21	Beck, L	do 11, tp. 11, r. 6 O.	Non donné	.....	do
N 40	do 21	Evans, D.	do 26, tp. 6, r. 11 O.	do	.....	do
N 42	do 21	Marriott, Thos.	do 24, tp. 21, r. 25 O.	do	.....	do
C 68	3 mars.	McKenzie, D. W.	do 34, tp. 38, r. 27 O.	do	.....	Bardeaux, etc.
N 179	do 14	Lamb, Peter	Coupe "R" sur le C.C.P.	16 mil.car.	7 00	Bois de corde.
A 245	5 avril.	Fidler, J. G.	Riv. Saskatchewan-Nord	Non donné	.....	Billots, M.P.
C 6	do 15	Rae, John	Lac aux Canards	do	.....	Bois de corde.
C 12	do 18	Nolan, Charles	Au nord de Saint-Laurent.	do	.....	Poteaux de télég.
C 73	2 mai.	Murphy, E. W.	Creek aux Maringouins	do	.....	Poteaux, bois de c.
N 220	do 5	Radford, Joseph	Coupe "Q" sur le C.C.P.	16 mil.car.	5 00	Bois de corde.
C 14	do 6	Cie de la B.-d'H.	District de Cumberland	16 do	.....	do

PERMIS annuels accordés de couper du bois de construction dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Numéro du permis.	Date de l'octroi.	Noms.	Localité.	Superficie.	Bonus payé si acheté au concours.	Observations.
	1887.				$ cts.	
C 20	9 mai.	Sanderson, Jas....	Riv. Saskatchewan-Nord..	16 mil.car.	.....	Bardeaux.
N 223	17 do	Ferguson et McDonald.....	Sur le C.C.P., est.....	16 do ..	.....	Traverses.
E 158	23 do	Cie de la B.-d'H..	Débarcadère d'Athabasca..	16 do ..	.....	Bard. b. et de const.
N 236	11 juin.	Borland, J. R.....	Tp. 9, r. 9 E.....	16 do ..	.....	Epin. r., pds., M.P.
N 239	29 do	Matheson, D.	Ile de l'Ours-Noir.....	16 do ..	.....	Bois de corde.
N 241	13 juill.	Cloutier, Rév. G. C.	Tps. 8, 9, r. 10 E.....	16 do ..	.....	Bardeaux.
N 247	2 août.	Sinnott, J. J.....	Tp. 26, r. 9 E.....	16 do ..	.....	Pilots.
C 33	3 do	Spence, Baptiste..	Rivière de l'Esturgeon.....	16 do ..	.....	Blocs de sciage.
C 35	16 do	Landry, Alex.....	Riv. Saskatchewan-Nord..	16 do ..	.....	Blocs de maison.
E 161	18 do	Cie de la B.-d'H..	Débarcadére d'Athabasca..	16 do ..	.....	Bois de construct.
C 36	26 do	McKay, W. C....	Lilly Plain.....	16 do ..	.....	Blocs de sciage.
C 38	12 sept.	Sanderson, James.	Creek Rabbitt.....	Non donné	.....	do
C 39	12 do	Ballentine, Arch..	do	do ..	.....	do
E 163	21 do	Smith, capitaine ..	Débarcadère d'Athabasca..	do ..	.....	Epin. bl., pds. M.P
E 165	24 do	Frazer, John.....	do ..	do ..	.....	do
P 58	8 oct.	Dewan, Thomas...	Près de Carleton	do ..	.....	Poteaux de télég.
C 40	7 nov.	Campbell, J. M...	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	B. de corde et const
C 41	10 do	Taylor, James	do do ..	do ..	.....	Bl. de sc. et potea'x
C 43	14 do	Mair, R. H.....	do do ..	do ..	.....	Bois de corde.
L 22	16 do	Corregan, F. A....	Coupe "E" sur le C.C.P..	16 mil.car.	5 00	do
C 84	21 do	North Western Coal Navigation Co..	do "N", Riv.-de-l'Arc.	50 do ..	.....	Etançons.
L 42	29 do	Benson, Joseph. ..	do "Y," sur le C.C.P.E.	16 do ..	5 00	Bois de corde.
C 48	29 do	Walters et Baker..	Riv. Saskatchewan-Nord..	Non donné	.....	do
C 49	29 do	Hutchison, W. H.	do do ..	do ..	.....	do
C 53	30 do	Theroux, Edmond.	do do ..	do ..	.....	do
L 92	2 déc.	McKinley, W. J..	Coupe "O" sur le C.C.P. E.	16 mil.car.	123 00	do
93	2 do	Wilson, Wm.....	do "N" do	16 do ..	26 00	Traverses.
L 94	2 do	Davis et Cie.....	do "A" sur le C.C.P..	Non donné	161 00	Bois de corde.
C 57	2 do	Neil Duncan.....	Rivière de l'Eturgeon.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
C 58	2 do	Drever, Wm.....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	Bois de corde.
L 95	5 do	Dowler, James....	Coupe "L" sur le C.C.P..	16 mil.car.	37 00	do
C 66	9 do	Miller, George....	Riv. Saskatchewan-Nord..	Non donné	.....	do
C 67	9 do	Cie de la B.-d'H..	do do ..	do ..	.....	do
L 180	12 do	Craig, John S.....	Coupe "Q" sur le C.C.P..	16 mil.car.	17 00	do
C 71	14 do	Sinclair, James....	Riv. Saskatchewan-Nord..	16 do ..	.....	Blocs de sciage.
P 60	2 do	Clink, G. J.....	Creek de l'Orignal..	16 do ..	.....	Epinette blanche.
L 207	21 do	Hamilton, J.....	21, tp. 14, r. 14 O.....	16 do ..	.....	Bois de corde.
L 234	22 do	Radford, Joseph..	Coupe "Q" sur le C.C.P..	16 do ..	51 00	do
L 235	23 do	McLennan, A....	do "C" do ..	25 do ..	106 00	do
K 12	23 do	Strevel, G. H.....	do "X" do ..	16 do ..	5 00	do
K 17	27 do	Ross, David	do "D" do ..	16 do ..	201 00	do etc.
C 77	28 do	Shannon, D.....	Riv. Saskatchewan-Nord..	Non donné	.....	Blocs de sciage.
Pas de permis ...		McNiece. James..	Coupe "M" sur le C.C.P..	16 mil.car.	38 00	Bois de corde.
do ..		McKinnon, P. D..	do "V" do ..	16 do ..	25 00	do
	1888.					
K 75	4 janv.	Reimer et Barkman	Tps. 5 et 6, r. 8	Non donné	.....	Bois de corde.
C 81	5 do	McKay, W. C....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	do
P 69	6 do	Prince, Benjamin.	Rivière la Mort	do ..	.....	Blocs d'épin. bl.
C 82	9 do	Hutchison, F. B..	Rivière de l'Esturgeon.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
C 87	17 do	Scott, Thomas....	Lily Plain.....	do ..	.....	do
E 178	17 do	N. W. M. Police..	Buttes du Castor	do ..	.....	Bois de corde.
K 248	27 do	Penner et Cie.....	Tp. 7, r. 9 E.....	do ..	.....	Bois de construct.
C 92	30 do	Stewart, Alex.....	Rivière aux Coquilles.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
P 74	30 do	Héon, Sévère.....	Ile dans la Riv. S. N.....	do ..	.....	do
Q 86	1er fév.	Wellman, Chas...	Coupe "S" sur le C.C.P...	16 mil.car.	31 50	Bois de corde.
Q 89	1 do	Eden, A. F.....	Sec. 31, tp. 17, r. 17 O....	Non donné	.....	do
Q 120	4 do	Matheson, D	Ile de l'Ours-Noir.....	do ..	.....	do
P 80	10 do	Finlayson et Turner	Ile aux Pins	do ..	.....	Blocs de peuplier.
C 97	10 do	Stobart et Cie, W..	Tp. 46, r. 3, O. 3	do ..	.....	Bois de corde, etc.

PERMIS annuels accordés de couper du bois de construction dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Numéro du permis.	Date de l'octroi.	Noms.	Localité.	Superficie.	Bonus payé si acheté au concours.	Observations.
	1888.				$ cts.	
C 107	18 fév.	McKay, W. C....	Riv. Saskatchewan-Nord..	Non donné	.....	Bois de const., etc.
C 109	18 do	Lovell, Wm.....	do do ..	do ..	.....	Bardeaux, etc.
C 113	1er mars	McGee, Thomas..	Petite Rivière Rouge.....	do ..	.....	Bois de const., etc.
P 43	15 do	Clements, Geo....	Coupe "T" sur le C.C.P..	25 mil.car.	32 25	Bois de corde.
P 85	16 do	Clink, D. L.....	Ile n° 6.....	Non donné	.....	Blocs de peuplier..
C 122	21 do	Flett, Rév. Chan..	Tp. 48, r. 1 O.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
P 151	26 do	Craig, John S.....	Coupe "Q" sur le C.C.P..	16 mil.car.	10 00	Bois de corde.
P 87	28 do	Stover, John H...	Creek de Noé.....	16 do ..	.....	Blocs d'épin. bl.
C 126	30 do	Glass, Wm.....	Tp. 47, r. 1, O. 3.....	16 do ..	.....	Perches de clôture.
C 127	4 avril.	Gariépy, Philippe.	Tp. 45, r. 28, O. 2.....	16 do ..	.....	Poteaux de télég.
C 128	9 do	Hodgson, Albert..	Riv. Saskatchewan-Nord..	16 do ..	.....	Bois de const., pin.
P 89	11 do	Dewan, Thomas..	Lac Puant.....	16 do ..	.....	Bois de corde.
P 232	21 do	Radford, John....	Coupe "R" sur le C.C.P..	16 do ..	61 00	do
P 234	28 do	Smalley et Chantler	The Bluff.....	Non donné	.....	do
C 130	17 do	Landry, A.....	En haut de la R. à l'Esturg.	do ..	.....	Blocs de sciage.
P 235	1er mai.	Anderson, S.....	Coupe "F" sur le C.C.P..	16 mil.car.	36 00	Bois de corde.
P 237	1er do	McBain, A.....	do "P" do ..	25 do ..	38 00	do
P 93	23 do	Clarke, Rév. S....	Buttes de l'Aigle.....	Non donné	.....	Perches de clôture.
C 133	23 do	Taylor, James....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	Bois de const., pin.
C 134	23 do	Cie de la B.-d'H..	District de Cumberland....	do ..	.....	Bois de corde.
P 247	1er juin.	North-West Navigation Co.....	Sur la Riv. Saskatchewan..	do ..	.....	do
P 248	1er do	do ..	do do ..	do ..	.....	do
E 197	9 do	Cie de la B.-d'H..	Débarcadère d'Athabasca..	do ..	.....	Bois de const., etc.
C 138	18 do	McKay, Jerry....	Lily-Plain.....	do ..	.....	Bois de const., pin.
P 95	5 juill.	Arcand, Aurèle...	Rivière Vermillon.....	do ..	.....	Blocs d'épin. bl.
C 144	20 do	Neil, Duncan.....	Petite Rivière Rouge.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
P 97	23 do	Laurie, R. C.....	Buttes de l'Aigle.....	do ..	.....	Poteaux.
S 27	25 do	Foley, B.....	Coupe "W" sur le C.C.P..	16 mil.car.	25 50	Bois de corde.
S 35	16 août.	Gauthier et Cie, C. W.....	Petite Saskatchewan.....	Non donné	.....	do
S 39	29 do	Wilson, W.....	Coupe "N" sur le C.C.P..	16 mil.car.	26 00	do
C 146	3 sept.	Campbell, J. M...	Riv. Saskatchewan-Nord..	Non donné	.....	do
P 98	3 do	Barker, Wm. J....	Rivière-Bataille.....	do ..	.....	Poteaux, peuplier.
C 149	18 do	Ballentine, Arch'd.	Rivière de l'Esturgeon.....	do ..	.....	Bois de const., pin.
F 1	1er oct.	Yarker, J. C.....	Bras N. de Burrard-Inlet..	do ..	.....	Pilots.
C 151	26 do	Sanderson, Thos..	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	Bois de const., pin.
P 100	3 nov.	McDonald, A.....	17, tp. 42, r. 17, O. 3.....	do ..	.....	Bois de corde.
P 101	5 do	Nolan, Duncan...	17, tp. 42, r. 17, O. 3.....	do ..	.....	do
P 102	5 do	Craig, John.....	Tps. 42 et 43, r. 16, O. 3....	do ..	.....	do
S 82	5 do	Smith et Bigham..	4, Tp. 16, r. 28, O. 1.....	do ..	.....	do
F 2	9 do	Patterson et Davison.....	Dist. de New-Westminster.	do ..	.....	Pilots.
S 109	14 do	Cleverley, George.	Coupe "X" sur le C.C.P..	16 mil.car.	19 00	Bois de corde.
S 110	14 do	Cleverley, J. W...	do "A" do ..	16 do ..	211 00	do
S 114	14 do	McKinley, J. W..	do "N" do ..	16 do ..	53 00	do
S 115	14 do	Wilson, W.....	do "U" do ..	25 do ..	5 00	do
S 141	20 do	Halpenny, Wm...	do "Y" do ..	16 do ..	261 00	do
S 154	22 do	Kerr, George.....	12, 20, tp. 17, r. 16, O. 1...	Non donné	.....	Bardeaux.
S 155	22 do	Jermyn, James...	10, tp. 15, r. 17, O. 1.....	do ..	.....	Bois de corde.
C 159	1er déc.	Drever, Wm.....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	do
C 162	10 do	Nelson, Hugh.....	Rivière de l'Esturgeon.....	do ..	.....	Bois de const., pin.
P 103	3 do	Nolan, Joseph....	Dans le tp. 42, r. 17, O. 3..	do ..	.....	Bois de corde.
C 163	10 do	Mair, Richard....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	do
T 127	12 do	Clements, George..	Coupe "Q" sur le C.C.P..	16 mil.car.	177 00	do
C 165	13 do	Hutchinson, H. H.	Riv. Saskatchewan-Nord..	Non donné	.....	do
E 218	24 do	Logan, Robert....	Lac du Castor.....	do ..	.....	Bardeaux.
U 44	26 do	Smith, Andrew....	Coupe "E" sur le C.C.P..	16 mil.car.	33 00	Bois de corde.
C 183	28 do	Sanderson, James.	Riv. Saskatchewan-Nord..	2 do ..	10 00	Blocs de sciage.
Pas de permis...		Wells, W. C.....	Tps. 27, rangs. 5 et 6, O. 4..	Non donné	200 00	Bois de construct.
do ..		Wellman, S.....	Coupe "G" sur le C.C.P..	16 mil.car.	77 00	Bois de corde.
do ..		Davis, John.....	do "L" do ..	16 do ..	15 00	do

PERMIS annuels accordés de couper du bois de construction dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Numéro du permis.	Date de l'octroi.	Noms.	Localité.	Superficie.	Bonus payé si acheté au concours.	Observations.
	1888.					
Pas de permis ..		McCutcheon, A...	Coupe "I" sur le C.C.P...	20 mil.car.	40 00	Bois de corde.
do ..		McKinnon, P. D..	do "W" do ...	16 do ..	301 75	do
do ..		Foley, B.....	do "M" do ...	16 do ..	5 70	do
do ..		Ross, David	do "V" do ...	16 do ..	653 50	do
do ..		McArthur, Peter..	Rive N. du lac Manitoba..	Non donné	50 00	Bois de construct.
do ..		Sprague, D. E....	Dans le tp. 6, r. 9 et 10 E..	do ..	77 00	do
do ..		Corrigan, Joseph..	Coupe "F" sur le C.C.P..	16 mil.car.	5 50	Bois de corde.
	1889.					
C 194	8 janv.	Clarke, l'hon. L .	Riv. Saskatchewan-Nord..	Non donné	.....	do
V 120	11 do	Kerr, Robert.....	32, tp. 17, r. 17 O.....	do ..	.....	Bardeaux.
V 238	15 do	Hargrave, J. G...	Coupe "B" sur le C.C.P..	16 mil.car.	311 00	Bois de corde.
C 197	17 do	Hoey, James	Haut de la R. de l'Esturg..	Non donné	.....	Bois de construct.
C 203	28 do	Farney, Wm.....	Riv. Saskatchewan-Nord..	do .	.....	Blocs de pin.
C 205	28 do	McKay, W. C....	do do ..	do ..	.....	Bois de corde.
C 207	1er fév.	Cusitar, James....	do do ..	do ..	.....	do
C 209	1 do	Powers, Thomas..	do do ..	do ..	.....	Bardeaux, etc.
C 211	1 do	Mitchell, Hillyard.	do do ..	do ..	.....	Perches de clôture.
X 195	1 do	Souster, John.....	23, tp. 15, r. 17 O.....	do ..	.....	Bois de corde.
E 216	14 do	Pol. à chev. du N.-O	Dans le tp. 53, r. 22 O. 4...	do ..	.....	do
N° 279	14 do	McCulloch et Cie, H	28, tp. 8, r. 23 O. 1.....	do ..	.....	do
N° 334	19 do	Hemmingson, J...	25, tp. 18, r. 18 O. 1.....	do ..	.....	Bois de construct.
C 218	21 do	Stobart et Cie, Wm	Dans le tp. 46, r. 2 O 3....	do ..	.....	Bois de corde.
N° 658	23 do	Smith, John	29, tp. 13, r. 7 E.....	do ..	.....	do
P 116	25 do	Prince, Benjamin.	Buttes de l'Aigle.....	do ..	.....	do
N° 869	7 mars.	Kerr, George.....	18, tp. 17, r. 16 O..	do ..	.....	Epinette blanche.
N° 906	11 do	Flanagan, James..	Dans le tp. 7, r. 9 E.....	do ..	.....	Poteaux.
P 118	18 do	Prince, Benjamin..	Dans le tp. 56, r. 5 et 6....	8 mil.car.	20 00	Blocs d'épin. bl.
N° 966	18 do	Wells, Alfred.....	4, 5, tp. 18, r. 3 O.....	Non donné	.....	Epinette blanche.
N° 974	22 do	Kerr, Robert.....	12, tp. 17, r. 17 O.....	do ..	.....	do
N° 1028	9 avril.	Lamb, Peter.....	11, tp. 13, r. 8 E..... ...	1 mil.car.	50 00	Bois de corde.
C 237	6 mai.	VanLewen, S. W..	Dans le tp. 48, r. 24 O 2....	Non donné	.....	Blocs de sciage.
N° 1061	29 do	Ryan, Dennis.....	Coupe "R" sur le C.C.P..	16 mil.car.	10 00	Bois de corde.
C 238	10 juin.	Thompson, Chester	Lily-Plain	Non donné	.....	Bois de const., pin.
C 240	14 do	McKay, W. H....	do	do ..	.....	do
F 3	24 do	Cie du ch. de f. C.P.	De Donald à Port-Moody..	do ..	.....	Traverses et bois de corde.
F 4	29 do	do ..	De Donald au sommet des Montagnes-Rocheuses...	do ..	.....	do do
N° 1108	3 juill.	Robinson, Wm....	Rive O. du lac Winnipeg..	do ..	.....	Bois de corde pour bateaux à vap.
N° 1109	3 do	do	do do ..	do ..	.....	do do
N° 1110	3 do	Jonasson, Sigtr...	do do ..	do ..	.....	do do
N° 1113	9 do	Smith, Samuel. ..	14, tp. 2, r. 21 O.....	do ..	.....	Peuplier.
N° 1124	16 do	N.-W. Nav. Co....	Rive N. du lac Winnipeg..	do ..	.....	Bois de corde.
N° 1125	26 do	do	do do ..	do ..	.....	do
N° 1251	23 do	Cie de la B.-d'H..	Rivière Athabaska.....	do ..	.....	Bois de construct., pin et peuplier.
C 242	14 août.	Mack, James B...	Dans le tp. 49, r. 24 O. 2 ..	do ..	.....	Poteaux de télég.
C 243	14 do	Fleury, Patrick...	do do ..	do ..	.....	Epinette blanche.
C 244	24 do	Thompson, Chester	Petite Rivière Rouge.. ..	do ..	.....	Bois de corde.
N° 1257	2 oct.	Cie de la B.-d'H..	Rivière Athabaska.....	do ..	.....	do
C 246	16 nov.	Ross, James.....	Tps. 44, 45, 46, r. 2, 3 O. 3..	do ..	.....	Traverses pour le ch. de fer Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan
N° 1924	20 do	Penner et Cie, C..	Tp. 6, r. 9 E.....	do ..	.....	Blocs de sciage.
N° 1994	21 do	Ryan, Dennis.....	Coupe "R" sur le C.C.P..	16 mil.car.	30 00	Bois de corde.
N° 1995	21 nov.	Mann Frères.....	do "Y" do ..	16 do ..	105 00	do
2148	28 do	Hill, Wm...	Sec. 11, tp. 13, r. 6 E.....	1 mil.car.	5 00	do
2158	3 déc.	Cameron, A. C....	Sec. 12, tp. 19, r. 19 O.....	Non donné	.....	Epinette rouge.

PERMIS annuels accordés de couper du bois de construction dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique, etc.—*Fin.*

Numéro du permis.	Date de l'octroi.	Noms.	Localité.	Superficie.	Bonus payé si acheté au concours.	Observations.
	1889.				$ cts.	
1260	5 déc.	Bolduc, Regis.....	Dans le tp. 52, r. 22, O. 4...	Non donné	.....	Bois de corde.
2274	6 do	Giesbrecht, W	Dans le tp. 4, r. 7 E.	do ..	.....	Blocs de sciage.
2283	9 do	Wellman, C.....	Coupe "Q" sur le C.C.P..	16 mil.car.	33 00	Bois de corde.
2559	17 do	Latta, Wm.	do "L" do ..	16 do ..	10 00	do
P 133	18 do	Skelton, J. M.....	Dans le tp. 44, r. 17, O. 3...	Non donné	.....	do
B 2	26 do	Hutchinson, W. H.	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	do
N° 2842	27 do	Kelly, Frères. C...	Coupe "A" sur le C.C.P..	16 mil.car.	403 00	do
Pas de permis....		Humphreys, R....	29, tp. 12, r. 8 E.....	1 mil.car.	11 50	do
do	..	Sinnott, John... .	29, tp. 13, r. 7 E	1 do ..	103 00	do
do	..	Pollack, John.....	¾, tp. 33, r. 3, O. 2.....	2 mil.car.	20 00	do
do	..	Monilaws, George.	Dans le tp. 22, r. 4 et 5, O. 5	36 do ..	25 00	do
do	..	Morton, George...	36, tp. 1, r. 21, O. 2.....	1 mil.car.	10 00	do
do	..	Jonasson, Sigtr....	Rivière et lac du Trou.....	Non donné	60 00	do
do	..	Walsh, Thomas...	Coupe "E" sur le C.C.P ..	16 mil.car.	41 00	do
do	..	Severson, Peter...	do "M" do ..	16 do ..	77 00	do
do	..	Ross, David	do "V" do ..	12 do ..	51 00	do
do	..	Frazer, Wm.....	do "F" do ..	16 do ..	1 00	do
do	..	Pools, John S.....	do "N" do ..	16 do ..	55 00	do
do	..	Wilson, Wm.	do "O" do ..	16 do ..	73 00	do
do	..	Wood, D. D.....	do "n° 27" do ..	16 do ..	125 00	do
do	..	Hargrave et Cie, J. G.....	do "B" do ..	16 do ..	511 00	do
do	..	Beemond, John...	do "X" do ..	16 do ..	46 00	do
do	..	McKinley, W. J..	do "G" do ..	16 do ..	102 00	do
do	..	Clements, G	do "P" do ..	15 do ..	22 00	do
	1890.					
N° 2915	2 janv.	Smith, A. C	Coupe "Z" sur le C.C.P..	16 mil.car.	115 00	do
1264	29 do	Lestang, rév. M...	Grand Lac, Alberta.....	Non donné	.....	Poteaux, épin. r.
3212	30 do	Keating, Peter....	Tp. 6, r. 8 E.	do ..	....	Billots.
B 12	2 fév.	Police à cheval du Nord-Ouest.....	Riv. aux Coquilles, Sask...	do ..	.....	B. de const., ép. r.
14	2 do	do do ..	Riv. Saskatchewan-Nord..	do ..	.....	Bois de corde.
Pas de permis....		Beynon, G. W....	4, tp. 17, r. 16 O.....	1 mil.car.	10 00	do
do	..	Roberts, Henry...	36, tp. 19, r. 22 O.....	1 do ..	30 00	do
do	..	Roberts, E.....	D. les tps. 22 et 23, r. 20 O..	24 mil.car.	125 00	do
do	..	Crawford, John...	6, tp. 18, r. 15 O.	1 mil.car.	30 00	do
do	..	Lamb, Peter.....	11, tp. 13, r. 8 E.....	1 do ..	37 00	do
do	..	Barclay, E. J.	14, tp. 21, r. 24 O	1 do ..	159 45	do
do	..	Christie, J. A.	Dans le tp. 21, r. 20 O.....	36 mil.car.	9 75	Bois brûlé.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 10 avril 1890.

RÉPONSE

(42)

A un ORDRE de la CHAMBRE en date du 23 janvier 1890 :—Etat indiquant le montant d'argent dépensé par le gouvernement fédéral depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chefs qui suivent :

1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique et l'embranchement du Sault.

2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite.

3. Les bâtiments érigés ou achetés dans chaque province, leur situation et leur coût.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

OTTAWA, 25 février 1890. *Secrétaire d'Etat.*

ETAT des sommes dépensées pour chemins de fer dans chaque province.

1. Subventions aux chemins de fer dans chacune des provinces, excepté au chemin de fer Canadien du Pacifique et à l'embranchement du Sault :—

Ontario	$3,061,905
Québec	2,428,344
Nouveau-Brunswick	888,731
Nouvelle-Ecosse	26,138
Colombie-Britannique	750,000

2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements, non la ligne principale telle qu'originairement construite :—

Québec, y compris l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup	$5,520,323 26
Nouveau-Brunswick	3,371,854 74
Nouvelle-Ecosse	7,821,070 19

RÉPONSE

(42*a*)

A un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1890 :—Pour un état des sommes d'argent dépensées par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants :—1. Subventions à des chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère et l'embranchement du Sault du Pacifique Canadien ; 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne-mère telle qu'originairement construite ; 3. Les bâtisses construites ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût.

Par ordre,
J. A. CHAPLEAU, *secrétaire d'État.*

Ottawa, 1er avril 1890.

Note.—Ce document remplace celui qui a été déposé sur le bureau de la Chambre le 26 février et imprimé sous le n° 42.

Ottawa, 29 mars 1890.

Monsieur,—Relativement à ma lettre n° 36,973, 24 février 1890, dans laquelle je transmettais la réponse à un ordre de la Chambre en date du 23 février 1890 et demandant un état des sommes d'argent dépensées par le gouvernement fédéral dans chaque province depuis la confédération, etc., comme subventions à des chemins de fer, laquelle réponse a été déposée sur le bureau de la Chambre et imprimée sous le n° 42—une erreur ayant été découverte dans la distribution des sommes payées aux provinces, j'ai à vous prier de vouloir bien substituer au relevé fourni en premier lieu celui que je vous envoie aujourd'hui et qui a été corrigé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

Au sous-secrétaire d'État.

État corrigé des sommes d'argent dépensées par le gouvernement fédéral dans chaque province depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants :—

1. Subventions à des chemins de fer, sauf la ligne-mère et l'embranchement du Sault du Pacifique Canadien :—

Ontario	$1,970,846
Québec	2,428,344
Nouveau-Brunswick	890,118
Nouvelle-Ecosse	1,115,812
Colombie anglaise	750,000

2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne-mère telle qu'originairement construite :—

Québec, y compris l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup	$5,520,323 26
Nouveau-Brunswick	3,371,854 74
Nouvelle-Ecosse	7,821,070 10

RÉPONSE

(43)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE en date du 12 février 1890 :—Liste des réserves de Sauvages dans les limites de la province du Manitoba, donnant la situation et la superficie de chacune, le nombre des Sauvages qui appartenaient à chacune de ces réserves lorsque le choix en a été fait, et le nombre de ceux qui y vivent actuellement.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 25 février 1890.

RÉPONSE à un ordre de la Chambre pour une liste des réserves de Sauvages dans les limites de la province du Manitoba, donnant la situation et la superficie de chacune, le nombre des Sauvages qui appartenaient à chacune de ces réserves lorsque le choix en a été fait, et le nombre de ceux qui y vivent actuellement.

Nom.	Localité.	Etendue en milles carrés.	Population lors du choix.	Population actuelle.
Traité n° 1.				
Saint-Pierre	Sur les deux rives de la rivière Rouge, près de son embouc. sur le lac Winnipeg,—à peu près	75·00	1,168	1,138
Rivière aux Roseaux	A l'embouchure de la rivière aux Roseaux, sur la rive est	22·11	260	263
Fort Alexandre	Des deux côtés de la rivière Winnipeg, près de son embouchure sur le lac Winnipeg	27·34	508	540
Riv. de la Tête-Ouverte	Des deux côtés de la rivière de la Tête-Ouverte, près de son embouchure sur le lac Winnipeg.	21·08	363	223
Baie du Sable	Du côté ouest du lac Manitoba	19·00	225	5
Longue Plaine	Sur la rive ouest de la riv. Assiniboine, dans les towns. 9 et 10, rang 8, à l'ouest du 1er méridien	17·00	309	128
Lac du Cygne	Du côté nord du lac du Cygne, dans le township 5, rang 11, à l'ouest du 1er méridien	19·22	447	.....
Hamilton's-Crossing	Section 11, township 9, rang 9, à l'ouest du 1er méridien (réservée pour une partie de la bande du lac du Cygne, qui a des jardins en cet endroit)	1·00	.....	109
Traité n° 2.				
Lac du Flux et du Reflux	Du côté ouest du lac du Flux et du Reflux	16·94	168	63
Rivière aux Grues	A l'embouchure de la rivière aux Grues, à l'ouest du lac Manitoba	12·40	63	63
Fairford	Sur les deux rives de la rivière Fairford	18·32	192	176
Lac Saint-Martin	Au rétréci du lac Saint-Martin	6·39	121	75
Baie du Sable, lac Saint-Martin	A la baie du Sable, du côté ouest du lac Saint-Martin	5·00	107	104
Petite Saskatchewan	A l'embouchure de la Petite Saskatchewan (à l'ouest du lac Winnipeg (pas arpentée	.....		
Lac Manitoba	A la coulée des Chiens, sur le bord du lac Manitoba, à l'est	14·80	160	102
Coulée du Pin	A l'embouchure de la coulée du Pin, au bord du lac Winnipeg, à l'ouest (Sauv. du traite n° 4).	14·29	78	51

RÉPONSE à un ordre de la Chambre pour une liste des réserves de Sauvages, etc.—*Suite*

Nom.	Localité.	Etendue en milles carrés.	Population lors du choix.	Population actuelle.
Traité n° 2—Suite.				
Rivière de la Poule-d'Eau	A l'embouchure de la rivière de la Poule-d'Eau, sur le bord du lac de la Poule-d'Eau, au sud.	7·21	125	104
Rivière Fisher	A l'embouchure de la rivière Fisher, sur le bord du lac Winnipeg, à l'ouest	14·06	.....	324
Tête-de-Brochet	Sur le bord du lac Winnipeg, du côté de l'ouest.	4·19	72	78
Montagne du Dauphin	Dans les montagnes Dauphin, township 18, rang 21, à l'ouest du 1er méridien	8·75	113	134
Way-way-see-capo	Sur la coulée de la Queue-d'Oiseau, townships 19 et 20, rangs 25 et 26, à l'ouest du 1er méridien (Sauvages du traité n° 4)	40·00	190	161
Réserve du Joueur	A l'embouchure de la coulée d'Argent, townships 18 et 19, rangs 19 et 20, à l'ouest du 1er méridien (Sauvages du traité n° 1)	31·52	118	128
Rivière qui Roule	Sur la rivière qui Roule, dans les townships 16 et 17, rang 19, à l'ouest du 1er méridien.	18·75	141	123
Réserve d'Enoc	A l'embouch. de la coulée de la Queue-d'Oiseau, dans le township 15, rang 27, à l'ouest du 1er méridien (Sioux)	10·75	.....	108
Rivière des Chênes	A l'embo. de la riv. des Chênes, township 9 et 10, rang 23, à l'ouest du 1er méridien (Sioux).	12·40	.....	276
Lac des Chênes	Township 7 et 8, rang 26, à l'ouest du 1er méridien (Sioux)	4·00	.....	55
Montagne de la Tortue	Section 31, township 1, rang 22, à l'ouest du 1er méridien (Sioux)	1·00	.....	34
Traité n° 3.				
37 E.	Réserve à l'angle nord-ouest, sur la frontière internationale, appartenant à la bande n° 37 du traité n° 3	1·08	.....	.....
34 E.	Adjacente à la réserve 37 E; appartenant à la bande n° 34 du traité n° 3	1·17	.....	.....
Baie du Bœuf, n° 36	A la baie du Bœuf, sur le bord du lac des Bois, à l'ouest	9·00	43	41
Réserves n°s 39 et 40	Une petite partie de ces réserves, situées sur le bord du lac Plat, à l'ouest, dans le district du lac des Bois, se trouve dans les limites du Manitoba	.....	.....	.....
Traité n° 4.				
Rivière Plate	Station de pêche pour les Sauvages du district de Pelly, située à l'embouchure de la rivière Plate, baie de Dawson, lac Winnipegosis	1·50	.....	.....
Traité n° 5.				
Rivière Noire	A l'embouchure de la rivière Noire, sur le bord du lac Winnipeg, à l'est	3·13	53	66
Rivière Creuse	A l'embouchure du Trou de la rivière Creuse, sur le bord du lac Winnipeg, à l'est	5·18	83	98
Détroit du Plongeon	A l'embouchure de la coulée du Plongeon, sur le bord du lac Winnipeg, à l'est	1·77	35	29
Rivière de la Veine	A l'embouchure de la rivière de la Veine, sur le bord du lac Winnipeg, à l'est	5·27	104	101
Rivière de Beren	A l'embouchure de la rivière de Beren, sur le bord du lac Winnipeg, à l'est	11·56	228	216
Petits Grands-Rapides	Aux Petits Grands-Rapides, sur la riv. de Beren.	8·75	218	218
Pekangekum	Au lac Pekangekum, sur la rivière de Beren	3·50		

RÉPONSE

(48)

A un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1890 :—Pour un état détaillé des dépenses faites en rapport avec l'hôpital de marine et des immigrants de Québec, depuis le 30 juin 1886, le dit état indiquant :—

1. Le crédit voté chaque année par le Parlement ;
2. Le montant dépensé ;
3. Le nombre de marins et d'immigrants admis chaque année et le nombre total de jours que chacun a passés dans le dit hôpital ;
4. Le nombre de personnes, n'étant ni marins ni immigrants, admises dans le dit hôpital, et le nombre de jours que chacune y a passés ;
5. Le coût total par jour de chaque malade ;
6. Le montant retiré par le gouvernement pour des malades qui n'étaient ni immigrants ni marins ;
7. Le montant retiré du fonds des marins malades en vertu de l'Acte 49 Vict., ch. 76, art. 16.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Ottawa, 3 mars 1890.

Crédit voté chaque année (depuis le 30 juin 1886) par le parlement fédéral :—

Exercice clos le 30 juin	1887	$20,000
do	1888	20,000
do	1889	20,000

Montant dépensé depuis le 30 juin 1886 :—

Exercice clos le 30 juin	1887	$19,706 96
do	1888	18,777 62
do	1889	18,643 14

Nombre de navires et d'immigrants admis chaque année à l'hôpital, et nombre total de jours qu'ils y ont passés :—

	Nombre.	Jours.
1887.		
Marins	182	3,249
Immigrants	54	967
1888.		
Marins	318	4,179
Immigrants	63	786
1889.		
Marins	211	4,571
Immigrants	31	223

Nombre de personnes, n'étant ni marins ni immigrants, admises à l'hôpital, et nombre de jours qu'elles y ont passés :—

	Nombre.	Jours.
1887.		
Résidantes	309	8,872
1888.		
do	284	8,850
1889.		
do	109	5,079

Coût par jour de chaque classe de malades :—

Marins, immigrants et résidants, 1887	$1 50	par jour.
do do 1888	1 35	do
do do 1889	1 88	do

Montant retiré par le gouvernement pour des malades qui n'étaient ni immigrants ni marins :—

Exercice clos le 30 juin 1887	$1,965 67
do 1888	1,931 92
do 1889	1,920 66

Montant retiré du fonds des marins malades en vertu de l'Acte 49 Vict., chap. 76, art. 16, au port de Québec :—

Exercice clos le 30 juin 1887	$8,041 64
do 1888	7,588 16
do 1889	6,053 08

ÉTATS ET CORRESPONDANCE

(59*g*)

Au sujet des travaux du havre de Québec, du bassin de radoub d'Esquimalt, etc.

LISTE ET COPIE DES ACTES DU PARLEMENT RELATIFS À LA CONSTITUTION DE LA COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

EXPOSÉ EN RÉPONSE À LA QUESTION CI-APRÈS :—

La majorité des commissaires du havre de Québec est-elle nommée par le gouvernement fédéral ?

La commission se compose de neuf membres, dont cinq sont nommés par le gouvernement (5).

L'acte de 1873 (36 Victoria, chapitre 62, article 1,) décrétait la nomination de 9 commissaires: 3 à nommer par le gouvernement, 2 par la chambre de commerce de Québec, 1 par la chambre de commerce de Lévis, et 3 par les représentants des intérêts maritimes de Québec.

Cet acte de 1873 a été cependant modifié par l'acte 38 Victoria, chapitre 55 de 1875, qui statue que 5 commissaires seront nommés par le gouvernement, 1 par la chambre de commerce de Québec, 1 par la chambre de commerce de Lévis, et 2 par les représentants des intérêts maritimes.

Voyez les extraits suivant des actes ci-dessus mentionnés :—

36 *Victoria, chapitre* 62 [1873].

1. Jusqu'au premier jour d'octobre de la présente année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante-treize, la constitution de la corporation des commissaires du havre de Québec restera telle qu'elle est aujourd'hui ; mais depuis et à compter du dit jour, cette corporation sera constituée et se composera de neuf membres, dont trois seront nommés par le gouverneur, deux par le conseil de la chambre de commerce de Québec, un par le conseil de la chambre de commerce de Lévis, et trois par les propriétaires, consignataires et agents de navires qui auront payé sur des navires, effets, denrées et marchandises, ou autrement, le montant de droits de havre ci-après fixé.

38 *Victoria, chapitre* 55, *articles* 6 *et* 7 [1875].

6. A compter du premier jour de janvier qui suivra la passation du présent acte, les membres de la corporation des commissaires du havre de Québec, élus par le conseil de la chambre de commerce de Québec, ainsi que par le conseil de la chambre de commerce de Lévis, et par les propriétaires, consignataires et agents qui auront payé des droits de havre sur des navires, denrées, effets et marchandises, ou autrement, au montant requis par l'Acte trente-six Victoria, chapitre soixante-doux, cesseront de faire partie de la dite corporation des commissaires du havre de Québec ; et toutes les dispositions de l'acte cité au préambule du présent acte, qui sont incompatibles avec la présente section, sont par le présent abrogées.

7. La dite corporation se composera et sera à l'avenir de neuf membres, dont cinq seront nommés par le gouverneur, et les quatre autres seront formés d'un membre qui sera élu par le conseil de la chambre de commerce de la cité de Québec, d'un membre qui sera élu par le conseil de la chambre de commerce de la ville de Lévis, et de deux membres représentant les intérêts maritimes, tels que définis dans l'acte cité au préambule du présent acte, et qui seront élus en la manière prescrite par le dit acte.

EXPOSÉ, ETC., AU SUJET DU PRIX PAYÉ AUX ENTREPRENEURS DU DRAGAGE DANS LE HAVRE DE QUÉBEC EN 1887.

(*Mémoire.*)

AU SUJET DU DRAGAGE SE RATTACHANT AUX TRAVAUX DU HAVRE DE QUÉBEC.

J'ai appris de l'ingénieur résidant qu'en 1882 un contrat—basé sur les plans, etc., dressés par Kinipple et Morris, de Londres, à cette époque ingénieurs des travaux du havre, a été passé entre les commissaires du havre et messieurs Larkin, Connolly et Cie, pour certain dragage se rattachant aux travaux du havre qui se faisaient alors, moyennant des prix proportionnés à la profondeur, comme suit :—

A 15 pieds au-dessous de l'étalage	27	centins
De 15 à 20 pieds au-dessous de l'étalage	29	"
" 20 à 23 "	35	"
" 23 à 26 "	45	"
" 26 à 36 "	55	"

les déblais devant être déposés sur la levée.

L'exécution de ce contrat s'est continuée jusqu'à la fin de 1886, où elle a pris fin.

De bonne heure en mai, 1887, je représentai aux commissaires, comme leur ingénieur en chef, qu'il restait à faire une grande quantité de dragage pour achever l'aire du bassin du port à une profondeur de 15 pieds aux marées basses d'équinoxe, qu'il était à désirer qu'on exécutât une partie des travaux durant l'été, et je leur transmis copie d'une lettre que j'avais écrite à Larkin, Connolly et Cie, pour leur demander à quel prix ils effectueraient le dragage en question, le mesurage devant se faire comme la première fois, et les déblais devant être déposés soit sur la levée ou dans la rivière. MM. Larkin, Connolly et Cie fixèrent leur prix à 35 centins la verge, et j'envoyai anssi copie de leur lettre aux commissaires en leur recommandant la prise en considération de cette offre et en ajoutant que je la trouvais satisfaisante et raisonnable. Je suggérais en même temps que si l'offre était acceptée, on bornât à $100,000 la dépense de l'année 1887.

Cette offre fut acceptée et on passa un contrat contenant sur la somme d'ouvrage à faire, sur la résiliation du marché, etc., des termes et conditions que je ne puis préciser, n'en ayant pas de copie.

Les entrepreneurs firent du dragage à ce prix pendant les saisons de 1888 et 1889.

Quant au prix, j'étais en 1887 et suis encore d'avis que c'était un prix satisfaisant et raisonnable, eu égard aux circonstances dans lesquelles fut exécutée l'entreprise, et qui n'étaient plus celles de 1882, à cause de la construction du mur transversal, de la plus grande distance où devaient être déposés les déblais à mettre sur la levée, etc.

Le département des travaux publics n'avait rien à voir à ce contrat, au prix payé, aux paiements pour ouvrage fait, etc., toute l'affaire étant du ressort des commissaires du havre de Québec.

Si j'y ai eu quelque part, c'est simplement parce qu'en 1883 on se dispensa des services de Kinipple et Morris comme ingénieurs, et que du consentement de l'honorable ministre des travaux publics on plaça les travaux sous mon contrôle comme ingénieur en chef des commissaires, avec les ingénieurs employés à Québec sous mes ordres, arrangement qui existe encore.

Dans la correspondance échangée avec les commissaires et dont j'ai parlé plus haut, le terme "ingénieur en chef" veut dire que je leur écrivais comme étant leur ingénieur en chef, et non en ma qualité d'ingénieur en chef du département des travaux publics.

Le tout respectueusement soumis,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

14 mai 1890.

On peut voir aux pages suivantes la correspondance et les contrats relatifs à ce dragage.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 12 mai 1890.

JAMES WOODS, secrétaire intérimaire de la commission du havre de Québec.

Veuillez m'envoyer aujourd'hui copie du contrat primitif fait avec Larkin, Connolly et Cie, pour dragage, et dont le contrat passé devant Charlebois en quatre-vingt-sept est une modification ou un moyen terme. S'il y en a plus d'un, expédiez les tous et télégraphiez. Mes remercîments pour vos réponses aux télégrammes précédents.

A. GOBEIL.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU EAVRE, QUÉBEC, 12 mai 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre télégramme demandant copie du premier contrat de dragage passé avec MM. Larkin, Connolly et Cie, et je vous transmets ci-joint ce document; mais je désire observer ici que le contrat de 1887 n'est pas une modification de celui de 1882, les deux étant des conventions parfaitement distinctes, et que celui de 1882 a été exécuté et a pris fin avant la passation du contrat de 1887.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS, *secrétaire-trésorier temporaire.*

M. A. GOBEIL, secrétaire du département des travaux publics, Ottawa.

Le vingt-cinquième jour de septembre de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux;

Devant Jean Alfred Charlebois, notaire soussigné, dûment commissionné et assermenté dans et pour cette partie du Canada qu'on appelle la province de Québec, résidant en la ville de Québec dans cette province;

Ont comparu en personne Pierre Vincent Valin, écuier, marchand de la ville de Québec, président de la commission du havre de Québec, corps politique et légalement constitué, dont la principale place d'affaires est située dans la ville de Québec, et Ambroise Hector Verret, écuier, de la même ville de Québec, secrétaire-trésorier de la commission du havre de Québec, les dits Pierre Vincent Valin et Ambroise Hector Verret agissant ici au nom et dans l'intérêt des commissaires du havre de Québec, spécialement autorisés à signer et à exécuter les présentes après qu'elles auront été approuvées par l'ingénieur résidant de la part des ingénieurs, et par les avocats en vertu d'une certaine résolution passée par les commissaires du havre de Québec, à une assemblée tenue à Québec le treizième jour du mois de septembre, copie dûment certifiée de la dite résolution restant annexée à l'original des présentes, signée par les parties aux présentes et par le dit notaire, *ne varietur*, parties d'une part;

Patrick Larkin, entrepreneur, de la ville de Sainte-Catherine, dans la province d'Ontario, Nicholas Knight Connolly, entrepreneur, de la ville de Sainte-Catherine, mais désormais domicilié au village de Lauzon, dans le comté de Lévis, dans la province de Québec, et Owen Eugene Murphy, entrepreneur, de la ville de Sainte-Catherine, résidant à l'avenir au village de Lauzon, les dits Patrick Larkin et Nicholas K. Connolly et Owen E. Murphy faisant affaires en société à Québec et à Sainte-Catherine, sous les nom et raison sociale de Larkin, Connolly et Cie, parties d'autre part;

Lesquelles parties ont, en présence du dit notaire, déclaré, convenu et consenti ensemble ce qui suit, savoir:

Considérant que les commissaires du havre de Québec voulant faire faire certain dragage nécessité par les travaux du havre en voie d'exécution dans la rivière Saint-Charles, ont demandé dans les journaux, le ou vers le vingt-troisième jour de juin dernier (1882), des soumissions pour l'exécution de cette entreprise, ces soumissions devant être reçues le ou avant le quatrième jour de juillet alors prochain et maintenant dernier;

Considérant qu'à la suite des annonces comme susdit, les commissaires du havre de Québec ont reçu diverses soumissions le ou avant ce quatrième jour de juillet;

Considérant qu'après avoir soigneusement examiné les soumissions qui leur avaient été envoyées comme susdit pour l'exécution de l'entreprise projetée, les commissaires du havre de Québec ont décidé d'accepter et ont accepté la soumission des dites parties d'autre part;

Considérant que la soumission des parties d'autre part, acceptée par les commissaires du havre de Québec comme susdit, a été, conformément aux exigences de la loi, par eux déférée à l'honorable ministre des travaux publics et à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries pour qu'ils y donnassent leur approbation; et considérant que l'acceptation de cette soumission a été dûment sanctionnée, comme il appert par le rapport d'un comité de l'honorable conseil privé qu'a approuvé Son Excellence le gouverneur général en conseil le vingt-sixième jour d'août dernier, comme l'atteste une certaine lettre de l'honorable ministre des travaux publics à l'adresse des commissaires du havre, lettre datée d'Ottawa le huitième jour de septembre;

Considérant qu'il a été convenu par et entre les parties aux présentes de passer un contrat pour le dragage nécessité par les travaux du havre en voie d'exécution sur la rivière Saint-Charles, d'après, à tous égards, la formule de soumission publiée par les commissaires du havre de Québec et les conditions qu'elle contient;

En conséquence, je, dit notaire, témoigne par les présentes que les parties d'autre part ont entrepris et promis, se sont engagées et obligées conjointement et solidairement, entreprennent et promettent, s'engagent et s'obligent conjointement et solidairement, ainsi que leurs hoirs et ayants-cause, de bien et habilement exécuter, faire et achever, à la satisfaction des commissaires du havre de Québec et des ingénieurs, tout ce certain dragage nécessité par les travaux du havre en voie d'éxécution dans la rivière Saint-Charles;

L'ouvrage à faire comprend le dragage, le transport, l'enlèvement et le dépôt des déblais comme il sera de temps à autre ordonné par les ingénieurs ou l'ingénieur résidant, en conformité des plans, moyennant un prix par verge cube à mesurer au moyen des chalans, barges, cuves ou boîtes qui serviront à déposer ces déblais.

Il est convenu que la liste suivante de quantités et de profondeurs au-dessous de l'étiage, mesurées avec la jauge des commissaires, représente le dragage à faire et le prix à payer :—

Quantités.	Profondeur au-dessous de l'étiage pour dragage et dépôt des déblais.	Prix par verge cube.
	Pieds.	Cts.
168,500 verges cubes.	15	27
90,000 "	De 15 à 20	29
90,000 "	" 20 à 26	35
55,000 "	" 23 à 26	45
20,000 "	" 26 à 36	55

Il est aussi convenu que l'ingénieur résidant ou son adjoint déterminera la mesure de capacité du matériel qui sera employé; le devoir de décider quand des moyens de transport contiennent des charges complètes incombera aux inspecteurs à nommer, et leur décision ou la décision de l'un d'entre eux sous les ordres des ingénieurs ou de l'ingénieur résidant en ce qui regarde la quantité ou le lieu de dépôt des déblais sera finale;

Les déblais à enlever se composent de sable, de cailloux roulés et de roches sous une couche de glaise et d'argile d'alluvion; toute l'entreprise s'exécutera en conformité des plans de la formule de soumission et des conditions contenus dans ces plans ou quelqu'un d'entre eux, préparés par les ingénieurs des commissaires du havre de Québec; le présent contrat stipule que, s'il devient nécessaire de transporter les cailloux à plus de deux verges, ce transport sera regardé comme un ouvrage supplémentaire et se fera par les parties d'autre part à des termes qui seront convenus entre elles et l'ingénieur des commissaires du havre;

Cette formule de soummission et ces conditions restent annexées à l'original des présentes, après avoir été signées par les parties aux présentes et par le notaire soussigné; les plans numérotés un et deux ont été remis aux parties aux présentes après avoir été également signés et paraphés par ces parties et le notaire soussigné; le dit dragage sera fait et exécuté conformément à tous les autres plans qu'à l'avenir les ingénieurs ou l'ingénieur résidant des commissaires du havre de Québec jugeront nécessaires de temps à autre pour l'exécution des travaux projetés, et on considérera tous ces plans ainsi que chacun d'eux comme faisant partie intégrante du présent contrat pour toutes fins quelconques ;

Il est entendu et reconnu que le plan numéro un indique généralement la superficie à draguer et le lieu ou les lieux de dépôt des déblais ;

Que le plan numéro deux montre la profondeur générale du dragage à faire d'après ce contrat en longitude et en section transversale ;

Les entrepreneurs ne dragueront pas plus bas que les profondeurs qui seront déterminées de temps à autre par l'ingénieur résidant, et les commissaires ne paieront pas de dragage ainsi fait;

Les dragages seront faits à la profondeur déterminée et les diverses sections seront portées à un niveau uniforme à leurs profondeurs respectives ;

Le lieu où seront déposés les déblais est indiqué sur le plan et est borné par la ligne de couronnement des encaissements nord et la ligne de couronnement des murs du bassin et du port de marée, où l'espace n'a pas déjà servi à cet objet;

Les déblais déposés seront mis uniformément au niveau du présent couronnement ;

Et il est aussi convenu que les travaux seront poursuivis de temps à autre en conformité des plans comme susdit et comme l'ordonneront les ingénieurs ou l'ingénieur résidant;

Que les parties d'autre part promettent et s'engagent par les présentes de commencer effectivement ces travaux pour finir avant le premier jour de novembre de l'année prochaine tout le dragage profond nécessaire pour le mur transversal et vingt mille verges cubes à une profondeur de vingt-six à trente-six pieds au-dessous de l'étiage sous les ouvrages de l'entrée et d'achever complètement ces travaux en conformité des plans, dessins, formule de soumission, contrat et conditions contenues dans tous ces documents ou chacun d'eux le ou avant le premier jour de novembre de l'année mil huit cent quatre-vingt-quatre ;

Qu'au cas où les parties d'autre part, autrement appelées les entrepreneurs, n'exécuteraient pas ou ne feraient pas ces travaux à l'entière satisfaction des commissaires du havre de Québec ou des ingénieurs, les commissaires du havre pourront, après leur en voir donné dix jours d'avis par écrit, exécuter la totalité et chacun des travaux nécessaires et exigés par ce contrat en déduisant ce qui excédera les prix portés au cahier des charges de toute balance ou dépôt qu'auront les commissaires du havre au crédit des entrepreneurs ;

Que le prix par verge cube ou la considération ci-mentionnée basée sur les quantités de dragage fait aux profondeurs respectives indiquées sera considéré comme étant tout ce qui sera dû pour ce dragage une fois achevé ; les parties d'autre part n'auront droit à aucun supplément, sauf ce qui est ici stipulé ; ce prix sera regardé comme comprenant tout ce qu'il faut pour parfaire et compléter la totalité de ces travaux ;

Que la liste ci-après d'items casuels sera considérée comme étant absolument comprise dans le contrat ou le cahier des charges et pour toutes autres éventualités de quelque nature que ce soit, moitié des frais du contrat, responsabilités pour tous torts et dommages, surveillance, tout outillage et outils quelconques, garantie et obligation, entretien du matériel pendant l'exécution de l'entreprise, accidents de toute sorte tandis que se feront les travaux jusqu'à ce qu'ils soient acceptés par les commissaires du havre de Québec ;

Que les parties d'autre part ne céderont ni ne transféreront la totalité ni aucune partie des travaux sans permission par écrit des ingénieurs ; on ne donnera pas de certificats pour paiement de travaux faits par d'autres parties que celles ayant reçu

l'approbation par écrit des ingénieurs; et on ne tiendra compte d'aucun ouvrage exécuté sans cette approbation comme étant fait sous l'autorité de ce contrat;

Que les travaux seront exclusivement sous la direction des ingénieurs et de l'ingénieur résidant des commissaires du havre de Québec, ou de quelqu'un de leurs adjoints, surintendants, inspecteurs ou commis qui pourront être nommés de temps à autre par les commissaires du havre, et ces travaux seront exécutés et achevés par les parties d'autre part à leur complète satisfaction et dans le délai stipulé au contrat;

Que les commissaires du havre de Québec ou leur ingénieur auront le pouvoir d'augmenter ou de diminuer les quantités spécifiées, ou d'ajouter ou omettre quelqu'un des travaux, ou de modifier ou changer ces travaux selon que les circonstances leur paraîtront l'exiger, sans annuler ni vicier sous aucun rapport le contrat; les ingénieurs détermineront la valeur de ces conditions, omissions ou changements conformément au cahier des charges et aux prix qu'il porte, à condition toutefois que les ingénieurs ou les commissaires du havre ne fassent pas de changement quant à la profondeur à laquelle sont tenus de draguer les entrepreneurs, sans le consentement des parties d'autre part;

Que les parties d'autre part exécuteront le mieux et le plus habilement possible tout ouvrage que pourront ordonner les ingénieurs suivant la véritable signification et intention des devis, contrat et conditions, et finiront cet ouvrage à la pleine satisfaction des ingénieurs chargés des travaux;

Que les parties d'autre part, quand elles en recevront l'ordre des ingénieurs, enlèveront ou extrairont aussitôt tous déblais qui seront tombés dans toute section dont le dragage aura été achevé à la profondeur voulue au prix du cahier des charges correspondant à cette profondeur, y compris le dépôt de ces déblais là où il sera ordonné; et au cas où les parties d'autre part refuseraient de le faire, il sera loisible aux commissaires du havre de Québec, après en avoir donné dix jours d'avis par écrit aux entrepreneurs, de faire exécuter en tout ou en partie ce travail et d'en déduire ce qui excédera le prix porté au cahier des charges de toute balance ou dépôt qu'ils auront dans les mains;

Qu'au cas où les parties d'autre part ne commenceraient pas effectivement les travaux dès l'ouverture de la saison propice à ces travaux, elles seront tenues de payer aux commissaires du havre de Québec, à titre de dommages-intérêts vérifiés et liquidés, la somme de $50 par jour pour chaque jour ou partie de jour de retard; et au cas où elles n'achèveraient et ne livreraient pas ces travaux dans le délai où à la date ci-dessus stipulée, elles seront tenues de payer et paieront aux commissaires du havre de Québec, à titre de dommages-intérêts clairs et liquides, la somme de deux cent cinquante piastres pour chaque semaine ou partie de semaine écoulée pendant la saison des travaux à partir du premier novembre 1884, tant que l'entreprise restera inachevée;

Ces deux clauses doivent être considérées comme pénales et non pas comminatoires, et ces pénalités ne sauraient être réduites pour aucune considération ni aucune raison que ce soit;

Tous ouvrages dont une partie seulement est indiquée sur les plans ou mentionnée dans le devis ou les tableaux des quantités ou la formule de soumission et les conditions contenues dans tous ces documents et chacun d'eux, ou tous détails qui ont été évidemment omis, ou qui sont couverts par le contrat et compris dans ce contrat sur explication satisfaisante et raisonnable faite par les ingénieurs de ces plans, devis, tableau de quantités, formule de soumission ou conditions conteues dans tous ces documents et chacun d'eux, seront regardés comme faisant partie de ce contrat, et la valeur en sera considérée comme comprise dans les prix du cahiier des charges auxquels le marché est conclu. S'il se rencontre des ambiguités ou autres différences entre les plans, devis, tableau des quantités, formule de soumission ou conditions contenues dans tous ces documents ou chacun d'eux ou dans ce contrat, ou entre tous ces documents ou l'un d'eux ou d'autres documents relatifs à ces travaux, ces difficultés seront déférées aux ingénieurs ou à l'un d'eux au choix des parties d'une part;

L'entrepreneur fournira exclusivement à ses frais tout l'outillage et les matériaux ou objets y ayant rapport, que les ingénieurs ou l'ingénieur résidant jugeront nécessaires ou indispensables pour l'exécution et l'achèvement de tous les travaux entrepris, ainsi que l'outillage que nécessiteraient des changements ou ouvrages additionnels, cet outillage devant être des derniers modèles et d'une espèce égale à l'importance et à l'étendue de l'entreprise et bien adapté à ses fins ; à défaut de quoi il sera mis de côté sur avis par écrit des ingénieurs ou de l'ingénieur résidant ;

L'entrepreneur tiendra, conservera et gardera en bon et parfait état et condition les divers outillage et ouvrages temporaires ;

Comme garantie additionnelle pour l'exécution régulière du contrat, les commissaires auront droit de retenir tous les matériaux et l'outillage des entrepreneurs qui se trouveront sur les terres des commissaires du havre ou près de ces terres ou au delà du niveau des hautes eaux ou ailleurs s'il est prouvé qu'ils ont servi ou ont été fournis pour les travaux en quelque temps que ce soit ou qu'ils sont ainsi employés ; ces matériaux et l'outillage deviendront et continueront d'être en tous les cas et pendant l'exécution des travaux en tout ou en partie et jusqu'à leur complet achèvement, la propriété absolue des commissaires, et ne seront sujets à aucune saisie de la part d'aucun des créanciers des entrepreneurs ; de plus ils seront regardés comme transportés aux commissaires sans mention au contrat d'aucun acte ou transport ; il est par les présentes strictement défendu à l'entrepreneur d'enlever au cours des travaux ces matériaux et cet outillage, ou quelque partie d'entre eux, sans avoir au préalable obtenu la permission par écrit des ingénieurs ou de l'ingénieur résidant ;

En cas d'inexécution de ce contrat par l'entrepreneur ou s'il n'exécutait pas les travaux d'une manière convenable et satisfaisante, les commissaires, après quinze jours d'avis aux entrepreneurs et sans qu'il soit nécessaire d'adopter aucune procédure judiciaire, pourront prendre possession de tous les matériaux et de l'outillage appartenant à l'entrepreneur, et ils pourront s'en servir gratuitement pour l'exécution et l'achèvement des travaux, ou les vendre et en retenir le prix de vente comme dédommagement pour toute infraction à leur contrat commise par les entrepreneurs ;

Après le complet achèvement des travaux à leur pleine satisfaction et à celle des ingénieurs, les commissaires remettront à l'entrepreneur—qui ne réclamera rien pour leur usage ou leur entretien ou la détérioration qu'ils pourraient avoir subie—tout l'outillage et tout surplus de matériaux, dont les entrepreneurs prendront alors immédiatement possession et qu'ils pourront vendre ou non, mais qu'ils enlèveront ou feront enlever des terrains des commissaires dans les deux mois de navigation à compter de la date de leur livraison par les commissaires, à défaut de quoi ceux-ci pourront de nouveau prendre possession de l'outillage après en avoir donné avis par écrit, et le vendre par encan ou autrement, et remettre à l'entrepreneur le produit de telle vente ou telles ventes, déduction faite de tous frais faits à ce sujet ; ils pourront en outre exiger et déduire à titre de loyer, une somme proportionnée pour toute étendue de terre ou d'eau ainsi couverte ou occupée par cet outillage.

Il est de plus convenu et stipulé qu'il sera fait des paiements mensuels—du premier au dix de chaque mois—aux parties d'autre part à mesure qu'avancera l'entreprise, sur les certificats de l'ingénieur, dans un délai raisonnable après qu'ils auront été remis aux commissaires, et sur et à même le montant payable d'après chacun de ces certificats, les ingénieurs défalqueront dix pour cent que retiendront les commissaires du havre de Québec, comme garantie du fidèle accomplissement de toutes et chaque obligations consenties par les présentes jusqu'à ce que ces deniers soient remis aux parties d'autre part ou qu'il en soit autrement disposé, comme il sera mentionné ci-après :

Que, quand toute l'entreprise aura été exécutée et achevée convenablement et d'une manière satisfaisante, en conformité de ce présent contrat et de la formule de soumission, quantités, cahier des charges et plans, à la date ou aux dates fixées pour l'achèvement de la totalité de ces travaux, et après que toutes poursuites, procès, réclamations, pénalités, obligations, comptes, frais, dépenses, dommages et demandes quelconques auront été régulièrement acquittés, éteints, payés ou autrement réglés, les ingénieurs ou l'un d'eux accorderont aux parties d'autre part un certificat final pour

tout solde ou soldes leur restant dus en vertu du contrat, y compris les dix pour cent retenus ;

Et sur présentation de ce certificat final, les commissaires du havre de Québec paieront aux parties d'autre part les dits solde ou soldes et dix pour cent, ainsi que la somme de dix mille piastres déposée comme garantie et ci-après mentionnée; à défaut de règlement de toutes réclamations et pénalités comme susdit, les commissaires pourront se rembourser eux-mêmes de toutes dépenses qu'ils auraient faites en payant des réclamations, dommages et pertes provenant d'une cause quelconque, à même les dits soldes, dix pour cent et somme donnée en garantie appartenant ou revenant aux parties d'autre part ;

Qu'au cas où il s'élèverait des contestations pendant l'exécution de l'entreprise entre les parties d'autre part et les parties d'une part au sujet du travail à faire, les entrepreneurs continueront ce travail en suivant les ordres des ingénieurs jusqu'à ce que l'entreprise soit achevée, après quoi toutes questions en litige entre les parties seront déférées aux arbitres fédéraux, dont la décision sera finale et liera absolument toutes les parties, sans qu'elles puissent en appeler à aucune cour de justice, à condition toutefois que les parties d'autre part aient, lors de telle contestation, notifié par écrit les commissaires du havre de Québec de leur intention de continuer, sous protêt, le travail en litige tel qu'ordonné par l'ingénieur, et de leur intention de soumettre cette contestation aux arbitres comme susdit.

Et en garantie de l'exécution régulière du présent contrat et de la fidèle et parfaite exécution des travaux conformément à la formule de soumission ci-annexée et aux conditions ci-énumérées, et aussi en conformité des plans au contrat marqués un et deux, identifiés comme susdit, et de plus en conformité de tous autres plans détaillés des opérations faits d'après le présent contrat, que les ingénieurs pourraient juger nécessaires, les parties d'autre part ont, préalablement à l'exécution des présentes, déposé au nom des commissaires du havre de Québec, la somme de dix milles piastres au crédit de ces mêmes commissaires, comme gage et garantie de l'exécution de toutes leurs obligations et de chacune d'elles en vertu des présentes.

Et il est clairement entendu et convenu que cette somme de dix mille piastres a été ainsi déposée à l'ordre des commissaires du havre de Québec pour leur garantir le paiement de toute somme ou sommes d'argent qui pourraient devenir dues aux commissaires du havre de Québec par les parties d'autre part pendant l'exécution ou après l'achèvement des travaux projetés, à condition que cette somme ou ces sommes d'argent soient dues par suite de quelque cause résultant des clauses, stipulations et conditions contenues dans la formule de soumission et le contrat ou de quelques causes provenant de ce que ces travaux ou une partie d'entre eux auraient été exécutés sans que les susdits contrats, plans au contrat et plans détaillés des opérations eussent été fidèlement observés, suivis et réalisés dans leur intégrité, l'intention des parties aux présentes étant que cette somme de dix mille piastres ne soit considérée comme une garantie, envers les commissaires du havre de Québec, de la fidèle exécution du présent contrat par les parties d'autre part résultant du présent contrat, et de l'exécution ou inexécution de ces travaux ou de quelque partie d'entre eux, que jusqu'à concurrence de cette somme, sans préjudice à toute autre réclamation légitime que pourraient avoir ultérieurement les commissaires du havre de Québec contre les parties d'autre part.

Il est en outre entendu par les présentes que les commissaires du havre de Québec pourront remettre aux parties d'autre part cette somme de dix mille piastres ou telle partie de cette somme qu'ils jugeront à propos de remettre en quelque temps que ce soit pendant la durée du présent contrat ;

Et il est ici convenu par et entre les parties aux présentes que la susdite somme de dix mille piastres ainsi déposée en faveur des commissaires du havre leur servira à leur assurer le paiement de toute somme ou sommes d'argent qui pourront ultérieurement leur devenir dues par suite de quelque cause résultant du présent contrat ou des divers documents ci-annexés, plans ou futurs plans détaillés des opérations comme susdit ;

Et il est de plus expressément stipulé que les commissaires du havre de Québec ne seront obligés de recourir à aucune procédure légale avant d'employer ce dépôt ou ce qu'il en faudra pour rembourser toute somme ou sommes d'argent qui pourront leur devenir dues par les parties d'autre part; mais si les commissaires du havre de Québec sont obligés (à défaut de paiement par les parties d'autre part) de se servir de quelque partie de cette somme de dix mille piastres ainsi déposée à leur ordre, il sera défalqué sur le montant du certificat alors prochain des ingénieurs des commissaires du havre de Québec aux parties d'autre part, une somme égale à celle qu'ils seront obligés de prendre sur ce dépôt pour les fins susdites;

Il est en outre convenu que les parties d'autre part auront pleine et entière possession de toute la jetée Louise, en face de la partie à draguer, ainsi que du bassin quand il faudra le draguer, dans le but de déposer des matériaux et de l'outillage, et que les mêmes parties d'autre part auront aussi droit d'occuper sans frais une partie de la jetée Louise à un point où un navire pourra charger ou décharger à l'eau basse afin d'y mettre une cargaison de houille destinée à servir aux travaux;

Et pour l'exécution des présentes, les parties d'une part et d'autre part ont élu domicile au bureau des commissaires du havre de Québec, dans la ville de Québec, où l'on pourra faire tous paiements et demandes de paiement et offres de paiement, et où l'on pourra servir et signifier tous avis à l'une ou l'autre des dites parties; cette élection de domicile déterminera la juridiction en conformité de l'article 85 du Code Civil du Bas-Canada.

Fait et passé dans la ville de Québec au bureau des commissaires du havre de Québec, les jour, mois et an susdits, sous le numéro deux mille sept cent quatre-vingt-six des minutes du notaire soussigné.

En foi et en témoignage de quoi les parties ont apposé aux présentes, après lecture faite, leurs signatures avec et devant le notaire soussigné, les parties en premier lieu nommées appliquant sur les présentes le sceau officiel des commissaires du havre de Québec.

P. V. VALIN, *président*,
A. H. VERRET, *secrétaire-trésorier*,
P. LARKIN,
N. K. CONNOLLY,
OWEN E. MURPHY,
J. A. CHARLEBOIS, *N.P.*

Vraie copie de l'original demeuré en mon étude.

J. A. CHARLEBOIS, *Québec.*

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

Dragage.

Avis aux entrepreneurs.

Les commissaires du havre de Québec demandent des soumissons pour certain dragage que nécessitent les travaux du havre en voie d'exécution dans la rivière Saint-Charles.

L'ouvrage à faire comprend le dragage, le transport et le dépôt des déblais, comme il sera de temps à autre ordonné par l'ingénieur résidant, moyennant un prix par verge cube à mesurer au moyen des chalans, barges, caves ou boîtes qui serviront à déposer ces déblais.

La liste suivante des quantités et des profondeurs à draguer au-dessous de l'étiage résume l'ouvrage à faire :—

Quantités.	Profondeur au-dessous de l'étiage.	Prix par verge cube
	Pieds.	Centins.
168,500 verges cubes....	15	
90,000 "	De 15 à 20	
90,000 "	" 20 à 26	
55,000 "	" 23 à 26	
20,000 "	" 26 à 36	

L'ingénieur résidant ou son adjoint déterminera la mesure de capacité de l'outillage qui sera employé ; le devoir de décider quand des moyens de transport contiennent des charges complètes incombera aux inspecteurs à nommer, et leur décision sous les ordres de l'ingénieur résidant en ce qui regarde la quantité ou le lieu où déposer les déblais, sera finale.

Les déblais à enlever se composent de sable, de cailloux roulés et de roches sous une couche de glaise et d'argile d'alluvion.

Les paiements seront faits sur le certificat de l'ingénieur résidant à mesure qu'avanceront les travavx, moins 10 pour 100 pour le certificat final et la garantie.

On se réserve le droit de rejeter toute ou chaque soumission.

L'adjudication du marché devra être approuvée par l'honorable ministre des travaux publics.

On recevra des soumissions jusqu'à mardi, 4 juillet prochain, à midi.

A. H. VERRET, *secrétaire-trésorier.*

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE, QUÉBEC, 22 juin 1882.

Voici l'annonce demandant des soumissions et le devis dont il est parlé dans le contrat ci-dessus, le tout annexé à ce contrat, signé et parafé par les parties à ce contrat et par le notaire soussigné le vingt-cinquième jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-deux.

P. V. VALIN, *président,*
A. H. VERRET, *secrétaire-trésorier.*
P. LARKIN,
N. K. CONNOLLY,
OWEN E. MURPHY,
J. A. CHARLEBOIS, *N.P.*

Vraie copie de l'original annexé à la minute et demeuré en mon étude.

J. A. CHARLEBOIS.

AUX COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC :

MESSIEURS,—Nous, soussignés, offrons par les présentes de fournir toute la main-d'œuvre, l'outillage et les matériaux nécessaires pour achever le dragage que nécessitent les travaux du havre en voie d'exécution dans la rivière Saint-Charles, en conformité des conditions que porte votre annonce, et pour les prix marqués ci-dessous.

					Centins.
168,500 verges cubes,	15 pieds au-dessous de l'étiage, à.....				27
90,000 "	15 à 20 pieds au-dessous de l'étiage, à...				29
90,000 "	20 à 26	"	"	...	35
55,000 "	23 à 26	"	"	...	45
20,000 "	26 à 36	"	"	...	55

Nous avons l'honneur d'être vos obéissants serviteurs,

LÉVIS, 3 juillet 1882. LARKIN, CONNOLLY ET CIE.,
Par O. E. M.

Voici la soumission dont il est parlé dans le contrat ci-dessus, annexée à ce contrat, signée et parafée par les parties à ce contrat et par le notaire public soussigné le 25e jour de septembre 1882.

P. V. VALIN, *président.*
A. H. VERRET, *secrétaire-trésorier.*
P. LARKIN,
N. K. CONNOLLY,
OWEN E. MURPHY,
J. A. CHARLEBOIS, *N.P.*

Vraie copie de l'original annexé à la minute et demeuré en mon étude.

J. A. CHARLEBOIS.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

A une assemblée des commissaires du havre de Québec, tenue le 13e jour du mois de septembre de l'année 1882, on a adopté la résolution suivante :

Résolu,—Que le président et le secrétaire-trésorier soient, et sont par les présentes autorisés à signer, au nom de la commission, le marché adjugé le 26 juillet dernier à MM. Larkin, Connolly et Cie, pour le dragage nécessité par les travaux du havre à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, cette adjudication ayant été approuvée par un arrêté du conseil rendu le 26 du mois dernier.

(Certifié) A. H. VERRET, *secrétaire-trésorier.*

Voici la résolution dont il est parlé dans le contrat ci-dessus, annexée à ce contrat, signée et parafée par les parties à ce contrat et par le notaire soussigné le 25e jour de septembre 1882.

P. V. VALIN, *président.*
A. H. VERRET, *secrétaire-trésorier.*
P. LARKIN,
N. K. CONNOLLY,
OWEN E. MURPHY,
J. A. CHARLEBOIS, *N.P.*

Vraie copie de l'original resté annexé à la minute demeurée en mon étude.

J. A. CHARLEBOIS.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 7 mai 1890.

MONSIEUR,—Comme il faut, pour la préparation d'un état qui doit être présenté à la Chambre, obtenir de votre bureau des renseignements sur les arrangements conclus avec MM. Larkin, Connolly et Cie, par lesquels la commission a payé 35 centins par verge cube du dragage (fait vers 1887, dit-on) qu'ils ont exécuté pour elle, tandis que leur contrat, à ce qu'on prétend, leur donnait 27 centins par verge, j'ai ordre du ministre des travaux publics de vous demander de préparer, sans retard et de m'envoyer un exposé détaillé au sujet de ce dragage et des arrangements alors faits avec les entrepreneurs pour l'augmentation de prix, si telle augmentation a eu lieu, afin que l'état soit complet et qu'il soit présenté au parlement, ainsi que l'a signifié l'honorable ministre cet après-midi.

J'espère que vous vous hâterez de transmettre l'exposé en question, car il est probable que la Chambre n'en a plus pour longtemps à siéger.

Votre obéissant sesviteur,

A. GOBEIL, *secrétaire.*

M. JAS. WOODS, sec.-trésorier intérimaire de la com. du havre de Québec.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE, QUÉBEC, 9 mai 1890.

M. A. GOBEIL, secrétaire du département des travaux publics, Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 7 du courant, j'ai l'honneur de vous mander que le dragage fait en rapport avec les travaux du havre de Québec en 1887 l'a été aux termes d'un contrat recommandé par l'ingénieur en chef (M. H. Perley), et passé devant M. J. A. Chablebois, notaire, le 23 mai 1887, en conformité de la résolution des commissaires du havre passée le 10 mai 1887, et dont voici copie :—

" *Résolu*—Qu'il soit signé un contrat avec MM. Larkin, Connolly et Cie, conformément à leur soumission pour le dragage du bassin des nouveaux travaux du havre, à condition : Premièrement, que les déblais soient placés et mis de niveau sur la jetée Louise, ou en tel autre endroit appartenant aux commissaires du havre, ou qu'ils pourront acquérir par la suite ; deuxièmement, que ce contrat soit effectivement borné aux travaux de cet été, limités à une dépense de cent mille piastres ($100,000) ; troisièmement, qu'après cette saison les commissaires du havre pourront annuler ce contrat sans réclamation pour dommages d'aucune sorte, ni indemnité quelconque. Le prix marqué dans la soumission pour dragage est de 35 centins par verge cube."

Le prix du dragage dans le contrat signé en vertu de la résolution ci-cessus est donc de 35 centins par verge cube, et non 27 centins, comme le dit votre lettre du 7 du courant.

Ce qui suit est un extrait du contrat en question, aux termes duquel a été fait le dragage de 1887 :—

Paragraphe 3.—" L'ouvrage à faire comprend le dragage, le transport, l'enlèvement et le dépôt des déblais de quelque nature qu'ils soient, et sera payé à raison de trente-cinq centins par verge cube, mesuré comme l'a été le dragage exécuté auparavant, la dépense de cet été ne devait pas dépasser cent mille piastres, avec le privilège en faveur des commissaires du havre de Québec d'annuler ce contrat en donnant avis par écrit à cet effet le ou avant le premier jour de mai prochain (1888), sans réclamation de dommages d'aucune sorte ni indemnité quelconque de la part des entrepreneurs.

Je transmets ci-joint copie de trois lettres reçues de M. Henry F. Perley, ingénieur en chef du département des travaux publics.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS, *secrétaire-trésorier intérimaire.*

TRAVAUX DU HAVRE, BUREAU DE L'INGÉNIEUR, QUÉBEC, 6 mai 1887.

MONSIEUR,—Comme il reste à faire une grande quantité de dragage pour achever l'aire du bassin du port à une profondeur de 15 pieds aux marées basses d'équinoxe, et qu'il est à désirer qu'on exécute une partie des travaux durant l'été, j'ai écrit une lettre—dont copie est ci-annexée—à MM. Larkin, Connolly et Cie, pour leur demander à quel prix ils feraient le dragage en question, le mesurage devant se faire comme la première fois, et les déblais devant être déposés soit sur la jetée ou dans la rivière.

MM. Larkin, Connolly et Cie ont répondu à cette demande, et fixent leur prix à 35 centins la verge. (*Voir* copie de leur lettre également ci-jointe.)

Je dois recommander aux commissaires la prise en considération de cette offre, en ajoutant que je trouve satisfaisant et raisonnable le prix demandé.

Si cette offre est acceptée, je suggère qu'on limite à $100,000 la dépense de l'année pour dragage.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

M. A. H. VERRET, secrétaire-trésorier des commissaires du havre.

OTTAWA, 27 avril 1887.

MESSIEURS,—Il reste dans le bassin des travaux du havre de Québec une grande quantité de déblais, dont il est à propos d'enlever une partie cet été, et je désire appeler l'attention des commissaires là-dessus. Mais avant de le faire, je veux savoir à quel prix par verge cube, à mesurer de la même manière que l'a été le dragage déjà exécuté par vous, vous feriez ce qu'il en faut.

Je ne veux qu'un prix, qui couvrira le dragage à toute profondeur requise, laquelle ne dépassera pas quinze pieds aux marées basses d'équinoxe, et le transport des déblais à un lieu de dépôt, soit sur la jetée ou dans la rivière.

Une prompte réponse obligera.

Votre obéissant,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

MM. LARKIN, CONNOLLY ET CIE, Québec.

QUÉBEC, 28 avril 1887.

M. HENRY, F. PERLEY, ingénieur en chef, Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 27 du courant, dont nous accusons réception, nous avons l'honneur de vous dire que nous sommes prêts à faire le dragage nécessaire que vous y mentionnez, pour le prix moyen de celui que nous avons déjà fait, soit trente-cinq (35) centins, bien que les difficultés auxquelles nous aurons à faire face soient plus grandes que celles que nous avons eu à surmonter au cours de notre premier dragage, parce que le passage est plus étroit, les courants plus forts, et la distance au lieu de dépôt plus grande.

Nous sommes, monsieur, vos obéissants serviteurs,

LARKIN, CONNOLLY ET CIE.

Le vingt-troisième jour de mai de l'année de Notre-Seigneur mil huit-cent quatre-vingt sept—

Devant Jean Alfred Charlebois, notaire public soussigné, dûment commissionné et assermenté dans et pour cette partie du Canada qu'on appelle la province de Québec, résidant en la ville de Québec dans cette province;

Ont comparu en personne Pierre Vincent Valin, écuier, marchand de la ville de Québec, président de la commission du havre de Québec, corps politique et légalement constitué, dont la principale place d'affaires est située dans la ville de Québec, et Ambroise Hector Verret, écuier, de la même ville de Québec, secrétaire-trésorier de la commission du havre de Québec, les dits Pierre Vincent Valin et Ambroise Hector Verret agissant ici au nom et dans l'intérêt des commissaires du havre de Québec, spécialement autorisés à signer et à exécuter les présentes—en vertu d'une certaine résolution passée par les commissaires du havre de Québec à une assemblée tenue à Québec le dixième jour du mois de mai, copie dûment certifiée de cette résolution restant annexée à l'original des présentes, signée par les parties aux présentes et par le dit notaire, *ne varietur*, parties d'une part, ci-après nommées les commissaires;

Et Patrick Larkin, entrepreneur, de la ville de Sainte-Catherine, dans la province d'Ontario; Nicholas Knight Connolly, entrepreneur, de la ville de Sainte-Catherine, mais désormais domicilié à Québec; et Owen Eugene Murphy, entrepreneur, de la ville de Sainte-Catherine, résidant à l'avenir dans la ville de Québec; les dits Patrick Larkin, Nicholas K. Connolly et Owen Eugene Murphy faisant affaires en société à Québec et à Sainte-Catherine sous les nom et raison sociale de Larkin, Connolly et Cie, parties d'autre part, ci-après nommées les entrepreneurs;

Lesquelles parties ont, en présence du dit notaire, déclaré, convenu et consenti ensemble ce qui suit, savoir: Considérant que les commissaires du havre de Québec voulant faire faire certain dragage et extraire de grandes quantités de déblais du bassin des travaux du havre en voie d'exécution dans la rivière Saint-Charles, déblais

dont il est à propos d'enlever une partie cet été, ont, par l'entremise de leur ingénieur, demandé aux parties d'autre part de faire une soumission pour ce dragage, laquelle soumission a été dûment acceptée le ou avant le dixième jour de mai courant;

Considérant qu'il a été convenu par et entre les parties aux présentes de passer entre elles un contrat pour le dragage et l'enlèvement des déblais que nécessitent les travaux du havre;

En conséquence, je, dit notaire, témoigne par les présentes que les parties d'autre part ont entrepris et promis, se sont engagées et obligées conjointement et solidairement, ainsi que leurs hoirs et ayants cause, leurs exécuteurs et administrateurs, de bien et habilement exécuter, faire et achever, à la satisfaction des commissaires du havre de Québec et de leurs ingénieurs, tout le dragage et l'enlèvement de déblais qu'il est nécessaire de faire dans le basin des travaux du havre de Québec, et de déposer et mettre de niveau les déblais sur la jetée Louise, ou en tel autre endroit appartenant aux commissaires du havre de Québec, ou qu'ils pourront acquérir par la suite, le reste devant être amoncelé dans la rivière;

Il est aussi convenu de plus entre les parties aux présentes que—1. " Dans ce contrat, le mot travail ou travaux veut dire, à moins que le contexte ne comporte une signification différente, la totalité des travaux et matériaux, opérations et choses à faire, fournir et exécuter par les entrepreneurs en vertu du contrat; le mot ingénieur veut dire l'ingénieur en chef désormais chargé du contrôle du travail, et comprend chacun de ses adjoints opérant d'après ses instructions, et toutes instructions ou ordres ou certificats donnés ou décisions rendues par quelqu'un agissant pour l'ingénieur en chef seront approuvés par lui et pourront être annulés, modifiés et changés suivant qu'il le jugera à propos.

2. " Que les entrepreneurs fourniront à leurs frais toute main-d'œuvre, machines et autre outillage, matériaux, articles et choses quelconques nécessaires pour la bonne exécution et l'achèvement de tous les travaux et de chacun d'eux dont il s'agit dans ce contrat, dans la lettre des ingénieurs, dans celle des entrepreneurs et dans la résolution des commissaires annexée aux présentes; qu'ils exécuteront et achèveront complètement les parties respectives de ces travaux pendant la prochaine saison, se mettront immédiatement et sans interruption inutile à draguer telle aire et à enlever telles quantités de déblais à une profondeur qui ne dépassera pas quinze pieds au-dessous des marées basses d'équinoxe, pour déposer et mettre de niveau tous ces déblais aux endroits susdits désignés par l'ingénieur et à son entière satisfaction, et ils achèveront ces travaux le ou avant le premier jour de décembre 1889.

3. " L'ouvrage à faire comprend le dragage, le transport, l'enlèvement et le dépôt des déblais de quelque nature qu'ils soient, et sera payé à raison de 35 centins par verge cube, mesuré comme l'a été le dragage exécuté auparavant, la dépense de cet été ne devant pas dépasser cent mille piastres, avec le privilège en faveur des commissaires du havre de Québec d'annuler ce contrat en donnant avis par écrit à cet effet, le ou avant le premier jour de mai prochain, 1888, sans réclamation de dommages d'aucune sorte ni d'indemnité quelconque de la part des entrepreneurs.

4. " L'ingénieur déterminera la mesure de capacité du matériel qui sera employé; le devoir de décider quand des moyens de transport contiennent des charges complètes incombera aux inspecteurs à nommer, et leurs décisions ou les décisions de l'un d'entre eux sous les ordres de l'ingénieur en ce qui regarde la quantité ou le lieu de dépôt seront finales.

5. " Si l'on découvre qu'il a été omis ou inexactement exposé quelque chose nécessaire pour la bonne exécution et l'achèvement de quelque partie des travaux projetés, les entrepreneurs le feront, à leurs frais, comme si ç'avait été exactement mentionné; la décision de l'ingénieur sera finale quant à telle erreur ou omission, et on ne regardera pas la correction de telle erreur ou omission comme un supplément aux travaux entrepris par les présentes ou comme une déviation de ces travaux.

6. " Que s'il est fait quelque changement ou déviation ou suppression de travaux ayant pour résultat une diminution de la somme d'ouvrage à faire, les entrepreneurs n'auront pas droit de réclamer de compensation pour perte des profits qu'ils attendaient à cet égard;

7. "Que l'ingénieur sera seul juge de l'ouvrage et du matériel tant pour la quantité que pour la qualité; sa décision sera finale sur toutes questions en litige relativement à l'ouvrage ou au matériel, ou à la signification ou intention de ce contrat; on ne considérera point de travaux, ou d'ouvrages supplémentaires ou additionnels, ou de changements comme faits, et les entrepreneurs n'auront pas droit de s'en faire payer, à moins qu'ils n'aient été faits à la satisfaction de l'ingénieur, attestée par son certificat par écrit, lequel certificat sera une condition préalable au droit des entrepreneurs de s'en faire payer.

8. "Les entrepreneurs auront sur les lieux un contremaître compétent pendant les heures de travail pour recevoir les ordres des ingénieurs, et si l'ingénieur trouve incompétent l'individu ainsi nommé, ou si ce dernier se conduit mal, il pourra le congédier et un autre sera aussitôt nommé à sa place. Ce contremaître sera considéré comme le représentant légal des entrepreneurs et aura plein pouvoir de mettre à exécution tous ordres et instructions de l'ingénieur.

9. "Si un ouvrage est, à l'avis de l'ingénieur, mal fait ou exécuté, il pourra donner l'ordre aux ingénieurs de le refaire, et là-dessus les entrepreneurs se conformeront immédiatement à cet ordre; s'il s'écoule vingt-quatre heures sans qu'ils se soient conformés à cet ordre, l'ingénieur pourra faire faire convenablement cet ouvrage, et en tout cas de ce genre les entrepreneurs paieront aux commissaires du havre de Québec tous les dommages et les dépenses faits; les commissaires du havre de Québec pourront à leur discrétion retenir et défalquer ces dommages et dépenses sur les sommes payables aux entrepreneurs.

10. "Toutes les machines et autre outillage, matériaux et choses quelconques fournis par les entrepreneurs pour les travaux entrepris par les présentes et qui n'auront pas été rejetés en vertu des dispositions de la clause précédente, seront, pendant la durée et jusqu'à l'achèvement de ces travaux, la propriété des commissaires du havre pour servir à ces travaux, et ne seront pour aucune raison enlevés ou employés ou aliénés, sauf pour servir à ces travaux, sans le consentement par écrit de l'ingénieur; les commissaires du havre ne seront responsables d'aucune perte ou dommage qui pourra advenir aux machines ou autre outillage, aux matériaux ou choses, à condition toutefois que lors de l'achèvement des travaux et du paiement par les entrepreneurs de tous deniers, s'il en est, dus de temps à autre aux commissaires du havre de Québec, les machines et autre outillage, matériaux et choses qui n'auront pas été employés et incorporés dans les travaux, et resteront sans emploi, seront livrés aux entrepreneurs, sur leur demande.

11. "Si, en quelque temps que ce soit, les ingénieurs jugent que le nombre d'ouvriers, de chevaux et la quantité des machines ou autre outillage, ou la quantité de matériaux convenables respectivement employés ou fournis par les entrepreneurs sur ou pour les travaux en question sont insuffisants pour que ces travaux s'achèvent dans les délais fixés, ou que les travaux ou quelque partie d'entre eux ne sont pas exécutés avec la diligence voulue, alors, dans tout cas semblable, l'ingénieur pourra, au moyen d'un avis par écrit aux entrepreneurs, les obliger d'employer ou de fournir le surplus d'ouvriers, de chevaux, de machines ou autre outillage ou matériaux qu'il croira nécessaire; et si, dans les trois jours ou tel plus long délai qui pourront être fixés pour cet avis, les entrepreneurs ne s'y conforment pas à tous égards, l'ingénieur pourra, soit de la part des commissaires du havre de Québec, ou s'ils le jugent à propos, comme agent et pour le compte des entrepreneurs, mais à leurs dépens dans l'un et l'autre cas, fournir et employer tel surplus d'ouvriers, de chevaux, machines et autre outillage, ou quelqu'un d'eux, ou tel surplus d'hommes et de matériel respectivement qu'il croira à propos, et il pourra payer à ce surplus d'ouvriers tels gages et pour ce surplus de chevaux, machines ou autre outillage et matériaux respectivement tels prix qu'il croira à propos; ces gages et prix respectifs seront aussitôt remboursés par les entrepreneurs ou seront retenus et défalqués sur toutes sommes payables en quelque temps que ce soit aux entrepreneurs; les commissaires du havre pourront employer pour l'exécution ou l'avancement des travaux, non seulement les chevaux, machines ou autre outillage et matériaux ainsi fournis par quel-

qu'un de leur part, mais encore tous ceux qui pourront leur avoir été fournis ou leur être fournis par les entrepreneurs ou de leur part.

12. " Au cas où les entrepreneurs manqueraient ou différeraient de continuer avec diligence l'exécution ou l'avancement des travaux à la satisfaction de l'ingénieur, et que ce manquement ou retard se prolongerait pendant trente jours après que l'ingénieur leur aura donné avis par écrit leur enjoignant de mettre fin à ce manquement ou retard, ou si les entrepreneurs deviennent insolvables, ou font cession pour le bénéfice de leurs créanciers, ou négligent de surveiller les travaux soit personnellement où à l'aide d'un agent habile et compétent, alors, en chacun de ces cas les commissaires pourront s'emparer de l'entreprise et employer les moyens qu'ils jugeront à propos pour l'achever ; en semblables cas les entrepreneurs n'auront droit à aucun paiement ultérieur pour les travaux faits, mais néanmoins resteront responsables de toute perte et dommage que pourront éprouver les commissaires du havre à raison de l'inachèvement de l'entreprise par les entrepreneurs, et tous les matériaux et choses quelconques et tous les chevaux, machines et autre outillage par eux fournis pour servir aux travaux resteront et seront regardés comme la propriété des commissaires du havre pour les fins et d'après les dispositions et conditions de la dixième clause du présent contrat.

13. " Les entrepreneurs courront le risque de toute perte ou dommage, et supporteront celui-ci ou celle-là, quelle qu'en soit la cause, celle de force majeure exceptée, que pourront subir les travaux ou quelqu'un d'entre eux jusqu'à ce qu'ils soient achevés, livrés aux commissaires du havre et par eux acceptés à jamais, et si telle perte ou dommage survient avant cet achèvement, livraison et acceptation, les entrepreneurs répareront, rétabliront et referont immédiatement, à leurs frais, l'ouvrage ainsi endommagé de façon que tous les travaux ou leurs parties respectives soient complétés dans le délai fixé par les présentes.

14. " Les entrepreneurs n'auront ou ne feront aucune réclamation ou demande ou n'institueront aucune poursuite ou procès ou pétition contre les commissaires du havre pour dommages à raison de quelque retard dans le cours de l'exécution des travaux, causé par quelqu'un des agents des commissaires du havre, et il est convenu qu'advenant tel retard, les entrepreneurs auront pour achever les travaux tel délai que fixeront à cet effet les commissaires du havre.

15. " Les entrepreneurs ne feront pas de transport de ce contrat ni aucun sous-contrat pour l'exécution de quelqu'un des travaux entrepris par les présentes, et dans aucun cas aucun transport ou sous-contrat même consenti, n'exonérera les entrepreneurs de la responsabilité que leur fait assumer ce contrat quant à la fidèle exécution de tous les travaux entrepris par les présentes.

16. " Les entrepreneurs seront responsables de tous dommages que pourrait réclamer toute personne ou corporation quelconque à raison de quelque tort causé à des individus ou à des terrains, à des constructions, navires ou autres biens, ou à raison de quelque atteinte à quelque droit par l'exécution de ces travaux ou par quelque négligence ou lésion ou omission de leur part, et ils prendront à leurs frais, les dispositions temporaires qui seront nécessaires pour la protection des personnes ou des terrains, des constructions, navires ou autres biens ou pour la jouissance ininterrompue de tous droits appartenant aux personnes ou corporations dans et durant l'exécution de ces travaux.

17. " Si les entrepreneurs n'achèvent pas les travaux entrepris par les présentes à la date convenue telle qu'elle est ci-dessus mentionnée, ils seront tenus de payer et feront payer aux commissaires tous salaires et gages qui deviendront dus à la personne ou aux personnes dirigeant l'entreprise de la part de ces derniers à partir de la susdite date fixée pour l'achèvement de cette entreprise jusqu'à ce qu'elle soit effectivement achevée et reçue.

18. " Les entrepreneurs protégeront et n'enlèveront ni ne détruiront, ni ne permettront d'enlever ou de détruire les pieux, bouées et autres marques placés sur l'emplacement des travaux ou auprès par les ingénieurs de ces travaux, et fourniront l'aide nécessaire pour rectifier ou replacer toute marque ou pieu qui aura été enlevé ou détruit par quelque cause que ce soit.

19. " Tout avis ou autre communication mentionné dans ce contrat comme devant être notifié ou donné aux entrepreneurs sera regardé comme bien et suffisamment notifié ou donné s'il est laissé à leur bureau ou mis à quelque bureau de poste pour être expédié aux entrepreneurs ou au contremaître, à l'adresse désignée dans le contrat, ou à la dernière place d'affaires connue des entrepreneurs.

20. " Et les commissaires du havre de Québec, en considération de ce qui précède, conviennent par les présentes avec les entrepreneurs de payer pour les travaux ainsi entrepris à raison de trente-cinq centins la verge cube, et les entrepreneurs, dès qu'ils en auront reçu ordre des ingénieurs, enlèveront et extrairont tous déblais tombés dans toute section draguée à la profondeur voulue pour le même prix par verge cube.

21. " Des paiements d'environ quatre-vingt-dix pour cent de la valeur de l'ouvrage fait estimée approximativement d'après des états du mesurage des travaux et calculée aux prix convenus ou fixés en vertu des dispositions de ce contrat, se feront tous les mois aux entrepreneurs sur le certificat par écrit de l'ingénieur attestant que l'ouvrage pour lequel il donne ce certificat a été dûment fait à sa satisfaction, et spécifiant la valeur de cet ouvrage calculée comme il est dit ci-dessus, et sur approbation de ce certificat par les commissaires du havre de Québec ; ce certificat et cette approbation seront une condition préalable au droit des entrepreneurs d'être payés de ces quatre-vingt-dix pour cent en tout ou en partie.

Les 10 pour 100 restant seront retenus jusqu'à l'achèvement de toute l'entreprise à la satisfaction de l'ingénieur en chef chargé du contrôle des travaux, et ces 10 pour 100 seront payés dans les deux mois après que le tout sera achevé.

Et il est déclaré par les présentes que le certificat par écrit de cet ingénieur, attestant que les travaux sont complétés à sa satisfaction, sera une condition préalable au droit des entrepreneurs de recevoir ces 10 pour 100 restant en tout ou en partie, ou d'en être payés.

22. " Il est entendu que les certificats mensuels de l'ingénieur comprendront tout ce que les entrepreneurs auront légitimement droit de se faire allouer, mais s'il arrive qu'ils aient des réclamations, de quelque nature qu'elles soient, qu'ils considèrent ne pas être incluses dans les certificats, il leur faudra faire et renouveler ces réclamations à l'ingénieur dans les quatorze jours après la date de tout et chaque certificat duquel ils prétendent que ces réclamations ont été omises.

23. " En présentant les réclamations de l'espèce dont il s'agit dans la dernière clause, les entrepreneurs devront y joindre des preuves satisfaisantes de leur exactitude et exposer comme quoi ils sont d'opinion qu'elles devraient être allouées. A moins qu'ils ne fassent ainsi ces réclamations au cours de l'exécution des travaux dans les quatorze jours comme le porte la clause qui précède, et qu'ils ne les renouvellent par écrit tous les mois jusqu'à ce qu'elles soient définitivement réglées ou rejetées, il est clairement entendu et convenu qu'elles seront pour toujours exclues et écartées, et les entrepreneurs n'auront rien à réclamer à cet égard des commissaires.

24. " Les mesurages et les certificats mensuels ne seront en aucune manière considérés comme une acceptation des travaux ou comme libérant les entrepreneurs de leur responsabilité à ce sujet, mais lors de l'achèvement des travaux ils les livreront en bon ordre suivant la véritable intention et signification de ce contrat.

25. " On ne fera en aucun temps et en aucun lieu aucun travail de ce genre le dimanche, et les entrepreneurs prendront toutes les mesures nécessaires pour empêcher tout contremaître ou agent ou tous ouvriers de travailler ou d'en employer d'autres ce jour-là.

26. " Il est convenu que toutes les contestations qui surgiront entre les parties sur toute chose ayant rapport à ce contrat ou en résultant, dont la décision n'est pas spécialement attribuée par les présentes à l'ingénieur, sera déférée au jugement et à l'arbitrage de l'ingénieur en chef ayant désormais le contrôle des travaux ; la décision de cet ingénieur sera finale, et il est déclaré que cette décision sera une condition préalable au droit des entrepreneurs de recevoir toute somme par suite de ces contestations, ou d'en être payés.

27. "Nonobstant ce que contient la clause vingt-six, il est convenu qu'au cas où il s'élèverait des contestations pendant l'exécution de l'entreprise entre les parties aux présentes au sujet du travail à faire, les entrepreneurs continueront ce travail en suivant les ordres de l'ingénieur jusqu'à ce que l'entreprise soit achevée, après quoi toutes questions en litige entre les parties seront, sur la recommandation du ministre des travaux publics, déférées aux arbitres fédéraux, ou à telle autre autorité que pourra par la suite établir le parlement à la place des arbitres fédéraux, dont la décision sera finale et liera absolument toutes les parties, sans qu'elles puissent en appeler à aucune cour de justice, à condition toutefois que les entrepreneurs aient, lors de telle contestation, notifié par écrit les commissaires du havre de Québec de leur intention de continuer, sous protêt, le travail en litige tel qu'ordonné par l'ingénieur, et de leur intention de soumettre cette contestation à l'arbitrage comme susdit.

28. "Les certificats mensuels mentionnés à la clause vingt et une seront remis aux commissaires entre le premier et le septième jour de chaque mois, et on fera les paiements sur ces certificats le ou avant le quinzième jour de chaque mois.

"Et pour l'exécution des présentes, les parties ont élu respectivement domicile comme suit:—Les commissaires du havre de Québec à leur bureau à Québec, et les entrepreneurs au lieu où les travaux doivent être exécutés.

"Ainsi fait et passé dans la ville de Québec, au bureau des commissaires du havre de Québec, les jours, mois et an susdits, sous le numéro trois mille sept cent quatre-vingt-seize.

"En foi et en témoignage de quoi les parties ont apposé aux présentes, après lecture faite, leurs noms et signatures, avec et devant le notaire soussigné, les parties en premier lieu nommées appliquant aussi sur les présentes le sceau des commissaires du havre de Québec."

LARKIN, CONNOLLY ET CIE, *par* O. E. MURPHY.
P. V. VALIN.
A. H. VERRET.
J. A. CHARLEBOIS, *N. P.*

A une assemblée des commissaires du havre de Québec tenue à leur bureau mardi, dixième jour du mois de mai de l'année mil huit cent quatre-vingt-sept, la résolution suivante a été adoptée :—

"Résolu : Qu'il soit signé un contrat avec MM. Larkin, Connolly et Cie conformément à leur soumission pour le dragage du bassin des nouveaux travaux du havre, à condition—premièrement, que les déblais soient placés et mis de niveau sur la jetée Louise, ou en tel autre endroit appartenant aux commissaires du havre, ou qu'ils pourront acquérir par la suite; deuxièmement, que ce contrat soit effectivement borné aux travaux de cet été, limités à une dépense de cent mille piastres ($100,000); troisièmement, qu'après cette saison les commissaires du havre pourront annuler ce contrat sans réclamation pour dommages d'aucune sorte ni indemnité quelconque, Le prix marqué dans la soumission pour dragage est de 35 centins par verge cube. Vraie copie.

A. H. VERRET, *secrétaire-trésorier.*

Voici la résolution mentionnée dans le contrat entre les commissaires du havre de Québec, d'une part, et MM. Larkin, Connolly et Cie, d'autre part, passé à Québec le vingt-troisième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-sept, signé par les dites par-

ties et le notaire soussigné le vingt-troisième jour de mai mil huit cent quatre-ving-sept.

LARKIN, CONNOLLY ET CIE, *par* O. E. MURPHY,
P. V. VALIN,
A. H. VERRET,
J. A. CHARLEBOIS, *N. P.*

Vraie copie. J. A. CHARLEBOIS, *N. P.*

OTTAWA, 27 avril 1887.

MESSIEURS,—Il reste dans le bassin des travaux du havre de Québec une grande quantité de déblais, dont il est à propos d'enlever une partie cet été, et je désire appeler l'attention des commissaires là-dessus. Mais avant de le faire, je veux savoir à quel prix par verge cube, à mesurer de la même manière que l'a été le dragage déjà exécuté par vous, vous feriez ce qu'il en faut.

Je ne veux qu'un prix, qui couvrira le dragage à toute profondeur requise, laquelle ne dépassera pas quinze pieds aux marées basses d'équinoxe, et le transport des déblais à un lieu de dépôt, soit sur la jetée ou dans la rivière. Une prompte réponse obligera.

Votre obéissant,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

MM. LARKIN, CONNOLLY ET CIE, Québec.

Vraie copie de la lettre de l'ingénieur des commissaires du havre de Québec, demandant à MM. Larkin, Connolly et Cie de présenter une soumission pour le dragage dont il y est fait mention et dont il s'agit dans le contrat entre les commissaires du havre de Québec, d'une part, et MM. Larkin, Connolly et Cie, d'autre part, passé à Québec le vingt-troisième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-sept, signé et parafé le même jour par les dites parties et le notaire soussigné.

LARKIN, CONNOLLY ET CIE, *par* O. E. MURPHY,
P. V. VALIN,
A. H. VERRET,
J. A. CHARLEBOIS, *N. P.*

QUÉBEC, 28 avril 1887.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 27 du courant, dont nous accusons réception, nous avons l'honneur de vous dire que nous sommes prêts à faire le dragage nécessaire que vous y mentionnez, pour le prix moyen de celui que nous avons déjà fait, soit trente-cinq (35) centins, bien que les difficultés auxquelles nous aurons à faire face soient plus grandes que celles que nous avons eu à surmonter au cours de notre premier dragage, parce que le passage est plus étroit, les courants plus forts et la distance au lieu de dépôt plus grande.

Nous sommes, monsieur, vos obéissants serviteurs,

LARKIN, CONNOLLY ET CIE.

M. HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef, Ottawa.

Vraie copie de la lettre de MM. Larkin, Connolly et Cie en réponse à celle de l'ingénieur des commissaires du havre de Québec mentionnée dans le contrat entre les commissaires du havre de Québec, d'une part, et MM. Larkin, Connolly et Cie, d'autre part, passé à Québec le vingt-troisième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-sept, signé et parafé le même jour par les dites parties et le notaire soussigné.

LARKIN, CONNOLLY ET CIE, *par* O. E. MURPHY,
P. V. VALIN,
A. H. VERRET,
J. A. CHARLEBOIS, *N. P.*

Vraie copie. J. A. CHARLEBOIS.

EXPOSÉ ET CORRESPONDANCE RELATIFS À L'ADJUDICATION DE L'ENTREPRISE DU MUR TRANSVERSAL ET DE L'ÉCLUSE DES TRAVAUX DU HAVRE DE QUÉBEC.

(*Mémoire.*)

AU SUJET DU MUR TRANSVERSAL (AINSI APPELÉ) DES TRAVAUX DU HAVRE DE QUÉBEC.

En conformité des dispositions de la 45e Victoria, chapitre 47, les plans et devis pour la construction du mur transversal et de l'entrée du bassin à flot projeté ont été préparés sous mes ordres dans le département des travaux publics, et les plans, etc., ainsi préparés, ont été soumis à l'approbation du gouverneur en conseil.

En temps voulu, les commissaires du havre de Québec ont reçu pour cette entreprise des soumissions qui ont été envoyées au département et m'ont été transmises pour en faire rapport après examen. En parcourant ces soumissions, je constatai que dans trois de celles-ci, savoir, celles de Larkin, Connolly et Cie, de Gallagher et de Beaucage, on avait évidemment fait erreur sur les prix des palplanches. La formule de soumission demandait aux soumissionnaires de fixer un prix "par pied linéaire dans œuvre," et sans avoir égard à la longueur des pilots employés ou entoncés—et à en juger par les prix donnés dans ces soumissions il était évident que ces palplanches devaient être payées par "pied linéaire de pieu," ou que chaque pieu devait être mesuré et payé à raison de sa longueur. Comme ceci ne s'accordait pas avec les termes de la soumission, j'appelai, le 17 mai 1883, l'attention des parties ci-dessus nommées sur l'erreur commise, en leur demandant si elles avaient fait erreur ou non, si oui. de spécifier un prix par pied linéaire dans œuvre, pour me permettre de comparer leurs soumissions avec d'autres qui avaient fait des prix en conformité des termes de la formule de soumission ; et en ce qui regarde M. Beaucage, je lui fis observer que sa soumission portait en note que le prix pour "battage de pieux jusqu'à une profondeur ne dépassant pas 20 pieds," était pour "la main-d'œuvre seulement," tandis que la clause 80 du devis disait clairement que tous les prix seraient considérés comme comprenant le coût de toute main-d'œuvre, matériaux, etc.

M. Gallagher répondit à ma lettre qu'il avait retiré sa soumission, et en allant aux informations j'appris que le 16 mai 1883, il avait écrit au département lui demandant permission de retirer sa soumission, et que son chèque en dépôt lui fut renvoyé.

Le 20 mai 1883, M. Beaucage reconnut avoir fait erreur dans son prix pour les palplanches, et demanda que sa soumission fût modifiée en y insérant les prix qu'il donna. Il dit aussi que les mots "la main-d'œuvre seulement" étaient le résultat d'une erreur, et demanda qu'ils fussent rayés.

Le 19 mai 1883, MM. Larkin, Connolly et Cie reconnurent leur erreur, et se dirent prêts à accepter l'entreprise aux prix portés dans leur soumission.

Le 23 mai 1883, je présentai au département un rapport sur ces soumissions qui, une fois leurs prix respectifs calculés, se montaient aux chiffres ci-après :—

John Gallagher	$552,255 00
Larkin, Connolly et Cie	634,340 00
G. Beaucage,	640,808 50
Peters et Moore	643,071 16
J. et A. Samson	864,181 00

Et j'expliquai ce que j'avais fait au sujet des "erreurs," en y joignant copie des lettres envoyées à ce propos.

Je fus d'avis qu'on permît à M. Gallagher de retirer sa soumission conformément à sa demande, et aussi parce que je croyais le montant de cette soumission bien au-dessous de celui pour lequel pouvaient être exécutés les travaux. Cela fait, la soumission de MM. Larkin, Connolly et Cie venait immédiatement à la suite, et je la recommandai à l'attention du ministre.

C'est là tout ce que le département a eu à voir avec les soumissions. Après l'adoption d'un arrêté du conseil, les commissaires du havre de Québec passèrent contrat avec MM. Larkin, Connolly et Cie ; les travaux furent faits et exécutés sous la

surveillance des ingénieurs de la commission du havre, et ce fut elle qui fit tous les paiements pour ouvrage fait, sur les estimations mensuelles préparées par les ingénieurs du havre.

Respectueusement soumis,
HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

13 mai 1890.

---

45 VICTORIA, CHAPITRE 7 (1882).

Acte à l'effet de modifier de nouveau les actes concernant l'amélioration et l'administration du havre de Québec.

[*Sanctionné le* 17 *mai* 1882.]

Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Il sera loisible au gouverneur en conseil de prélever, au moyen de l'émission de débentures, de la manière prescrite par l'acte trente-six Victoria, chapitre soixante-deux (sauf quant au taux de l'intérêt, qui ne pourra dépasser quatre pour cent par année), une nouvelle somme n'excédant pas trois cent soixante-quinze mille piastres, laquelle sera avancée, au besoin, aux commissaires du havre de Québec pour leur permettre de construire le mur transversal et l'écluse nécessaires pour utiliser comme darse ou chambre de port le bassin construit par eux à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, et de payer la balance du coût du dit bassin,—sujet, quant au paiement à faire au receveur général de l'intérêt sur les sommes ainsi avancées au taux de quatre pour cent par année, et d'un fonds d'amortissement de un pour cent par année, aux dispositions de l'acte précité; pourvu toujours que les plans de ce mur transversal et de l'écluse, après avoir été préparés par les ingénieurs du département des travaux publics, soient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil, et que des soumissions publiques soient demandées pour ces travaux et l'entreprise adjugée par le gouverneur en conseil.

AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

Des soumissions cachetées, adressées au soussignés et portant au dos l'inscription : "Soumission pour les travaux du havre," seront reçues à ce bureau, jusqu'à inclusivement, pour la construction d'un mur de quai, des travaux de l'entrée du bassin à flot et d'autres travaux qui s'y rapportent, d'après un plan et devis qu'on verra à ce bureau, où l'on peut se procurer des formules imprimées de soumission.

Les soumissionnaires sont avertis qu'on ne prendra en considération que les soumissions faites sur les formules imprimées qu'on fournit, dont tous les blancs seront remplis et les prix marqués convenablement, et qui seront revêtues de leurs signatures authentiques.

Chaque soumission sera accompagnée d'un chèque de banque accepté pour $7,500, payable à l'ordre de l'honorable ministre des travaux publics du Canada, et celui à qui sera adjugée l'entreprise devra être prêt à déposer comme garantie dans les mains de l'honorable ministre, une somme—dont feront partie les $7.500—*formant cinq pour cent* du montant de l'entreprise, et qui sera confisquée si l'entrepreneur n'achève pas les travaux. Si quelque soumissionnaire refuse de passer contrat sur demande à cet effet, le chèque accompagnant sa soumission sera confisqué; si la soumission n'est pas acceptée le chèque sera renvoyé.

Les commissaires ne s'obligent pas d'accepter la plus basse ni aucune soumission.

A. H. VERRET, *secrétaire.*

Bureau des commissaires du havre, Québec, 1883.

Les enveloppes contenant les soumissions porteront au dos l'inscription : "Soumission pour les travaux du havre," et seront adressées au secrétaire des commissaires du havre de Québec, Québec, P.Q.

N. B.—Les signatures des soumissionnaires devront être de leur propre écriture.

SOUMISSION POUR LA CONSTRUCTION D'UN MUR DE QUAI, DE L'ENTRÉE DU BASSIN À FLOT ET D'AUTRES TRAVAUX QUI S'Y RATTACHENT, À QUÉBEC, P. Q.

soussigné, offre par les présentes de fournir tous les matériaux, la main-d'œuvre, l'outillage, les bateaux, machines et appareils de toute sorte qui pourront être nécessaires pour achever d'une manière satisfaisante et selon les règles de l'art:

1. Le mur du quai du bassin à flot, d'environ 880 pieds de longueur.
2. Le mur du quai du bassin de marée, d'environ 850 pieds de longueur.
3. Le revêtement des quais actuels, d'environ 500 pieds de longueur.
4. L'entrée du bassin à flot, des dimensions indiquées sur le plan.
5. Deux caissons et autres ouvrages s'y rattachant en conformité des plan et devis exhibés, et selon tous autres plans détaillés et instructions que pourra fournir l'ingénieur de temps à autre au cours des travaux, aux taux et aux prix que

inscrits en regard des divers articles du cahier ci-joint et de tenir prêt à passer contrat pour leur fidèle exécution et achèvement à la satisfaction de l'ingénieur en chef des travaux publics, aux termes et conditions mentionnés dans l'annonce datée

transmet sous ce pli un chèque de banque accepté pour la somme de sept mille cinq cents piastres ($7,500), payable à l'ordre de l'honorable ministre des travaux publics du Canada, aux termes de l'annonce.

CAHIER DES CHARGES.

Description.	Prix.	$	c.
Hauteur des encaissements mesurée du bas de la pièce la plus basse de parement au sommet de la plus élevée, et épaisseur de l'avant des pièces de parement à l'arrière des longrines de derrière, y compris tout le bois et le fer, mais non les palplanches	Par verge cube		
Maçonnerie dans les murs des quais avec massif en maçonnerie des sections transversales indiquées, y compris couronnements, etc., tous au complet comme d'après le devis	Par verge cube		
Maçonnerie dans les murs des quais avec massif en béton des sections transversales indiquées, y compris couronnements, etc., comme d'après le devis	Par verge cube		
Maçonnerie dans les murs du chenal de l'entrée disposée de façon à recevoir soit un bateau-porte ou des portes et un pont tournant comme il pourra être ordonné, et y compris des écoinçons en granit, tous au complet	Par verge cube		
Maçonnerie dans les murs de la chambre du caisson, y compris les consoles, conduits des chaînes, etc., comme d'après le devis	Par verge cube		
Maçonnerie dans les radiers du chenal de l'entrée et de la chambre du caisson, y compris le granit	Par verge cube		
Maçonnerie dans les murs, couvertures et pavages des aqueducs régulateurs et des chambres d'écluse	Par verge cube		
Béton posé sous l'eau au-dessous du niveau de la donnée	Par verge cube		
" posé sec au-dessous de la donnée dans le chenal de l'entrée, etc.	Par verge cube		
" posé sec au-dessus de la donnée dans les puits ou ailleurs, y compris le coût des moules, cribles, etc	Par verge cube		
Granit dans les écoinçons de la chambre du caisson ou dans les chardonnets des portes, mesuré, dressé et posé au complet.	Par verge cube		
Granit dans les radiers, mesuré, dressé et posé au complet	Par verge cube		
Calcaire dans les écoinçons de la chambre du caisson ou dans les chardonnets des portes, mesuré, dressé et posé au complet	Par verge cube		
Calcaire dans les radiers, mesuré, dressé et posé au complet	Par verge cube		
Lest en pierre dans les caissons, mesuré dans œuvre	Par verge cube		
Grosse pierre do do	Par verge cube		
Pisé à l'argile posé au-dessus du niveau de la donnée, préparé tel qu'ordonné	Par verge cube		
Pisé à l'argile posé au-dessous du niveau de la donnée, préparé tel qu'ordonné	Par verge cube		

Cahier des charges—*Suite.*

Description.	Prix.	$	c.
Pilots de 12 pcs d'équar'ge, de 35 pds de long, enfoncés de 8 à 12 pds.	Chaque		
do 12 do 20 do do do	Chaque		
do 10 do 42 do do do	Chaque		
do 10 pcs sur 12 pcs, 30 do do do	Chaque		
do 10 do 12 do 20 do do do	Chaque		
Battage de pilots à toute profondeur ne dépassant pas 20 pieds	Par pied enfoncé		
Palplanches, de 8 pouces d'épais., enfoncées de 6 à 8 pieds, pin blanc	P. p. l. dans l'al. des trav.		
do 6 do do do do	P. p. l. dans l'al. des trav.		
do 4 do do do do	P. p. l. dans l'al. des trav.		
do 6 do do do tout bois spécifié dans la clause 18	P. p. l. dans l'al. des trav.		
Bois de 12 pouces d'équarrissage, pin blanc, dans les défenses du quai et les murs de l'entrée, ajusté en place	Par pied cube		
do 12 pouces d'équarrissage, pin blanc, dans la partie supérieure des maîtres pilotis, ajusté en place	Par pied cube		
do 12 pouces d'équarrissage, pin blanc, dans les chapeaux, ajusté en place	Par pied cube		
do 9 pouces sur 10 pcs., pin blanc, dans les cales, aj. en place.	Par pied cube		
do 6 sur 8 pouces ou 8 pouces d'équarrissage, pin blanc, dans les liens, ajusté en place	Par pied cube		
do 12 pouces d'équarrissage, pin blanc	Par pied cube		
do 12 do pruche, épinette blanche ou rouge.	Par pied cube		
do 12 pouces d'équar., bouleau, érable à sucre ou orme franc	Par pied cube		
do 10 pouces sur 12 pouces, pin blanc	Par pied cube		
Chêne blanc dans les tourillons des portes, dressé, façonné et posé au complet	Par pied cube		
Pin blanc dans les plateformes des buscs d'écluse, dressé, façonné et posé au complet	Par pied cube		
Moises de 8 pouces sur 12 pouces, pin blanc, ajustées en place	Par pied cube		
do 6 do 12 do do do	Par pied cube		
Madriers de 4 pcs. d'épais., pin blanc	P. 1000 p.,m. de planche.		
do 4 do pruche ou épinette blanche	P. 1000 p.,m. de planche.		
do 4 do bouleau ou orme franc	P. 1000 p.,m. de planche.		
do 3 do pin blanc	P. 1000 p.,m. de planche.		
do 3 do pruche ou épinette blanche	P. 1000 p.,m. de planche.		
do 3 do bouleau ou orme franc	P. 1000 p.,m. de planche.		
Planches de 1 pc. d'épais., pin blanc	P. 1000 p.,m. de planche.		
do 1 do pruche ou épinette blanche	P. 1000 p.,m. de planche.		
Gournables de 1¼ pc. de diamètre, courbaril ou épinette rouge, tels qu'ordonnés	Par cent		
Toile, goudronnée ou non, posée dans les fondations	Par verge carrée		
Fer des boulons taraudés et tirants, y compris les noix	Par livre		
do écharpes ajustées en place, y compris les boulons	Par livre		
do lardoires ajustées aux pieux, y compris les clous	Par livre		
do repoussoirs	Par livre		
do chevilles pressées	Par livre		
Fer zingué des boulons, noix et rondelles des défenses et cales, y compris le perçage de la maçonnerie, la pose et le tamponnement	Par livre		
Fonte des têtes d'amarrage, posées au complet, y compris le coût des modèles	Par livre		
Fer fini en fonte, y compris le peinturage	Par livre		
Cuivre fini en fonte	Par livre		
Acier fini en pivots, etc.	Par livre		
Poteaux d'amarrage en bois, posés au complet, y compris les emboîtures et les chapeaux en fonte	Chaque		
Remblais entre les murs des quais	Par verge cube		
Empierrement de la surface du quai comme d'après le devis	Par verge cube		
Somme ronde pour batardeaux, y compris le coût de leur construction, de leur entretien aussi longtemps qu'il sera ordonné, et de leur enlèvement	Somme ronde		

(N.B.—Tous les matériaux seront mesurés dans œuvre).

CAHIER DES CHARGES—*Suite.*

DESCRIPTION.	Prix.		
		$	c.
Somme ronde pour l'assèchement des fondations pendant la construction des murs et des radiers du chenal de l'entrée et de la chambre du caisson ou des buscs, et plateformes des portes, ou de tous autres ouvrages inclus dans le marché principal, y compris toute la main-d'œuvre et les machines.....	Somme ronde		
TRAVAIL À LA JOURNÉE.			
Maçon ou tailleur de pierre.....	Par heure.		
Aide-maçon.....			
Forgeron			
Aide-forgeron			
Charpentier			
Peintre.....			
Machiniste			
Aide-machiniste			
Mécanicien			
Contremaître.....			
Plongeur, y compris tous appareils..... ,.....			
Aides-plongeurs....			
Contremaître des ouvriers.....			
Journalier			
Cheval et conducteur.....			
Cheval, charrette et conducteur.....			
Manœuvre des pompes pendant la construction, pose et ajustement du bateau-porte ou des portes, y compris l'usage des machines, le combustible et les gages....			
Dragage, y compris les machines, les gages, et le dépôt des déblais là où il sera ordonné.....			

Signatures authentiques des parties intéressées.	Occupation.	Adresse postale.

DEVIS POUR LA CONSTRUCTION DU MUR DU QUAI ET DE L'ENTRÉE DU BASSIN À FLOT ET D'AUTRES TRAVAUX S'Y RATTACHANT À QUÉBEC, P.Q.

1. Les travaux à faire en vertu du présent contrat consistent à construire :—

1° Le mur du quai du bassin à flot, d'environ 800 pieds de longueur.

2° Le mur du quai du bassin de marée, d'environ 850 pieds de longueur.

3° Le revêtement des quais actuels, d'environ 500 pieds de longueur, de l'extrémité sud du mur du quai à la ligne nord de la rue Leadenhall.

4° L'entrée du bassin à flot, de la largeur indiquée sur le plan et d'une profondeur, sur le seuil, de 15 pieds au-dessous de la donnée.

5° Deux batardeaux et autres travaux s'y rattachant, comme il est ci-après spécifié.

2. La donnée fixée pour toutes les hauteurs et profondeurs est le niveau des marées basses d'équinoxe, niveau que déterminera et marquera l'ingénieur en chef des travaux publics avant le commencement des opérations.

3. Les plans exhibés sont destinés à ne montrer que la classe et la nature des ouvrages à faire. Il sera fourni au cours des travaux des plans détaillés donnant les dimensions, etc., des différentes parties de ces travaux.

4. Les commissaires se réservent le droit de changer la manière de fermer l'entrée du bassin à flot en remplaçant par des portes le bateau-porte, et de faire dans la largeur de l'entrée ou dans la forme des murs latéraux toutes les modifications que pourrait nécessiter un tel changement.

5. Les commissaires pourront en tout temps faire des changements dans la position ou les dimensions de chacun des travaux, ou substituer une espèce d'ouvrage ou de matériaux à une autre dans quelque partie ou dans la totalité des travaux; l'entrepreneur sera tenu de faire ces changements quand il en aura reçu l'ordre et de faire l'ouvrage pour le prix marqué dans son cahier des charges sans rien réclamer pour dommages ou perte de profit sur la qualité de l'ouvrage ou des matériaux qu'il aura abandonnés; à condition néanmoins que si le changement est ordonné après l'exécution d'un ouvrage, l'entrepreneur sera payé au prix porté dans le cahier des charges pour l'ouvrage enlevé et le coût de l'enlèvement comme pour l'ouvrage qu'on lui aura substitué.

6. Le prix marqué pour chaque article du cahier des charges sera regardé comme une pleine rétribution pour la quantité réelle, soit grande ou petite, de cette sorte d'ouvrage fait ou de matériaux ou main-d'œuvre fournis, sans aucun égard aux prix alloués pour d'autres articles.

7. Dans le mesurage de toute catégorie de travaux, la quantité à payer ne comprendra que le poids ou la mesure cube, linéaire ou de superficie, nets, suivant le cas, des ouvrages faits et achevés, sans qu'il soit rien accordé pour déchets résultant du recepage des pilots ou pour les bouts de pièces de bois, de recouvrements ou de superpositions, ou pour perte provenant de la taille des pierres ou pour le tassement du béton ou des terrassements, ou pour toute autre éventualité se rattachant directement ou indirectement à ces travaux.

8. Tous les travaux seront strictement exécutés en conformité de ce devis, des plans et instructions que pourra fournir au besoin l'ingénieur pendant que marchera l'entreprise. Partout où les dimensions sont marquées sur les plans ou spécifiées dans le devis, elles seront regardées comme exactes lors même qu'elles ne correspondraient pas aux mesures de l'échelle, qui ne seront employées que quand les dimensions ne seront pas ainsi marquées ou spécifiées; et les plans dressés sur de plus grandes échelles ainsi que ceux indiquant particulièrement certaines parties des ouvrages doivent être considérés comme plus corrects que les plans dressés sur une plus petite échelle, car ces derniers sont pour des objets plus généraux.

ENCAISSEMENTS.

9. Les parties des murs des quais au-dessous du niveau de six pouces plus bas que la ligne donnée seront formées de caissons, dont les chambres antérieures seront remplies de béton et celles en arrière de lest en pierres.

10. L'encaissement pour le mur du quai du bassin à flot sera établi dans une tranchée draguée à 15 pieds au-dessous de la donnée, et celui pour le mur du bassin de marée dans une tranchée draguée à 26 pieds au-dessous de la même donnée.

11. Les pièces de parement auront 12 pouces d'équarrissage, une longueur d'au moins 20 pieds, et seront posées de façon que les bouts recouvrent d'au moins $2\frac{1}{2}$ pieds les queues d'aronde. Les joints seront formés comme il est indiqué et seront posés à recouvrement à 10 pieds au moins les uns des autres. Les angles extérieurs de ces pièces de charpente seront taillés à vive arête et les faces en contact de ces pièces seront bien équarries et parallèles, de manière que le tout soit parfaitement plein. Il

sera pratiqué aux distances qu'indiquent les plans des entailles destinées à recevoir les bouts des traversines. Elles seront de 4½ pouces de profondeur sur 9 pouces de largeur des pièces et seront ébrasées de 1 pouce sur chaque côté. Les pièces de parement seront assujetties à tous les 10 pieds avec des boulons de 24 pouces de long et de 1 pouce de côté, de plus chaque bout sera assujetti au moyen d'un boulon de ¾ de pouce de côté et de 24 pouces de long. Les angles seront façonnés comme il est indiqué, et les bouts saillants seront protégés par des défenses en bouleau ou en orme de quatre pouces d'épais, chevillées aux pièces de parement.

12. Les traversines seront placées de 10 pieds en 10 pieds, d'axe en axe, sauf quand il est autrement indiqué sur les plans. Elles seront posées en rangs alternatifs de manière que les traversines d'un rang seront à égale distance de celles du rang suivant. Elles auront 11 pouces d'épais, seront aplanies sur des faces d'au moins 14 pouces, et seront d'une longueur suffisante pour s'étendre de l'avant à l'arrière des caissons. Il sera pratiqué dans les bouts qui traverseront les pièces de parement, des queues d'aronde de 9 pouces carrés au collet avec une ébrasure de 1 dans 12 sur chaque côté. Les épaulements seront taillés d'équerre et porteront à joints clos contre le dos des pièces de parement. On aura soin que les angles des queues d'aronde soient partout à vive arête et d'équerre, et qu'ils s'ajustent exactement dans les entailles pratiquées dans les pièces de parement. Les bouts seront sciés à 2 pouces en dehors de la face. Les traversines seront entaillées dans les longrines, et assujetties avec des boulons de 24 pouces de longueur et de ⅞ de pouce d'équarrissage, à chaque point d'intersection.

13. Les longrines auront 12 pouces carrés. Elles devront être d'une longueur de 17½, 22, 22½ et 27½ pieds, sauf quand il les faudra d'une longueur de 8, 11 et 12½ pieds aux contreforts. Elles seront posées tel qu'il est indiqué sur les plans, et seront assemblées au moyen d'écharpes de 2 pieds de long qui reposeront sur les traversines, à joints contrariés par rangs alternatifs. A leurs points d'intersection avec les traversines, elles seront assujetties au moyen de boulons de 24 pouces de long et de ⅞ de pouce de côté. Là où les bouts traverseront les extrémités des caissons, elles seront assemblées à queue d'aronde de la même manière que les traversines.

14. Il sera posé dans les chambres de l'arrière de l'encaissement une plateforme à lest formée de perches droites dégrossies sur le plat d'au moins 20 pieds de longueur, posées tête bêche et à joints clos sur les traversines.

15. La partie supérieure du parement de l'encaissement sera revêtue sur une hauteur de 3 pieds 4 pouces de madriers de bouleau ou d'orme de 4 pouces d'épaisseur, assujettis à 2½ pieds d'intervalle au moyen de gournables tournés en courbaril enfoncés de part en part et coincés aux deux bouts. Les madriers n'auront pas moins de 8 pouces, ni plus de 10 pouces de large ; ils seront d'au moins 25 pieds de long, à joints contrariés à tous les 10 pieds au moins, et ils seront doublement assujettis aux bouts.

16. Les encaissements auront une longueur de 100 à 150 pieds, comme il pourra être ordonné. Les extrémités des caissons seront en bois de charpente bien assujetti de la même manière que le parement ; des entailles seront pratiquées où il le faudra pour recevoir les bouts, assemblés à queue d'aronde, des longrines.

17. Des pilots de 6 pouces d'épais et d'au moins 8 pouces de large seront enfoncés à l'arrière des chambres de béton, comme il est indiqué sur les plans. Ils seront plantés à 6 pieds au moins dans le sol, et la tête en sera sciée 6 pouces au-dessus de la donnée.

18. Le bois à employer dans les encaissements et les palplanches pourra être du pin blanc, rouge ou jaune, de l'épinette rouge ou blanche, de la pruche, du bouleau noir ou jaune, ou de l'orme franc ou de l'érable à sucre. Il devra être vert, sain, de bon brin, sans gerçures et sans nœuds viciés ; dans le cas où des pièces de bois seraient condamnées comme impropres à servir, elles seront aussitôt enlevées des lieux. Si l'entrepreneur ne le fait pas après en avoir reçu l'ordre, ce sera fait par l'ingénieur aux frais de celui-là.

19. Le fer pourra être du fer anglais ou canadien, affiné, et devra être approuvé. Les boulons seront des grosseurs et longueurs spécifiées, à pointes bien façonnées, à têtes ébrasées d'une fois et demie leur grosseur. Ils seront enfoncées dans des trous qui seront percés avec une tarière du même diamètre que les boulons, et les trous n'auront pas en profondeur plus des deux tiers de leur longueur.

20. On vérifiera le poids de tous les boulons en en pesant un certain nombre que pourra fixer l'ingénieur, et en prenant la moyenne.

21. Les caissons seront immergés et on les établira dans leurs lits avant qu'on y mette du béton; il n'y sera déposé de béton ou commencé de maçonnerie que quand l'ingénieur en aura donné permission par écrit.

22. Les caissons ne seront dans aucun cas immergés avant que l'ingénieur ait examiné la fondation et en ait donné permission. En immergeant les caissons, on veillera soigneusement à ce qu'ils soient bien alignés et à ce qu'ils se touchent par leurs extrémités; tous les vides qu'il y aura entre eux seront remplis au moyen de pilots de l'épaisseur nécessaire, dont le coût sera à la charge de l'entrepreneur et sera regardé comme compris dans le prix porté au cahier pour l'encaissement.

23. Une pointe en grosses pierres d'un tiers de verge cube par pied de longueur du mur sera établie au pied de l'encaissement dans le bassin de marée s'il en est donné ordre.

Maçonnerie.

24. La maçonnerie sera en assises régulièrement posées avec du mortier de ciment de Portland. Les moellons sur leurs lits et dans leurs joints verticaux seront dressés pour former des joints d'un quart de pouce; les joints verticaux seront dressés d'équerre à une profondeur d'au moins 12 pouces. Les lits des pierres seront partout parfaitement parallèles. Le parement sera dressé de la même manière que celui de la jetée de la Princesse Louise. Les joints verticaux chevaucheront d'au moins 10 pouces ceux de l'assise inférieure.

25. La première assise de maçonnerie aura 3 pieds de hauteur, et jusqu'à 16 pieds au-dessus de la donnée les autres assises n'auront pas moins de 2 pieds de haut: passé ces 16 pieds, elles n'auront pas moins de 1 pied 6 pouces de haut. Les assises seront formées de façon à diminuer graduellement de hauteur en montant.

26. Les panneresses n'auront pas moins de 4 pieds ou plus de 6 pieds de longueur, et dans les assises qui auront 2 pieds ou plus de haut, elles auront un lit d'une largeur d'au moins une fois et demie leur hauteur. Dans les assises de moins de 2 pieds leurs lits n'auront pas moins de 3 pieds de largeur.

27. Les boutisses auront, dans l'alignement du mur, une largeur au moins égale à leur hauteur et une profondeur égale à deux fois et demie cette dernière, sauf que dans les assises de plus de 2 pieds 6 pouces de haut, elles n'auront pas besoin de dépasser mais seront d'au moins 6½ pieds de longueur et que dans les assises de moins de 2 pieds de hauteur elles n'auront pas moins de 5 pieds de longueur.

28. Le béton posé dans les caissons aura 6 pouces au-dessus de la donnée, et on y pratiquera des lits pour les moellons de parement de la première assise de maçonnerie.

29. Le couronnement aura 6 pieds de largeur et 18 pouces d'épaisseur; les pierres auront 3 pieds sur 6 dans leurs lits, et panneresses et boutisses seront posées alternativement, comme l'indique le plan à fournir; l'arête extérieure en sera arrondie à un rayon de 3 pouces. Toutes les faces visibles seront dressées à la grosse boucharde. L'arrière des couronnements sera poinçonné grossièrement et les pierres auront partout les dimensions voulues. Les joints verticaux auront des rainures en V, profondes de 9 pouces, pour former des endentes de ciment de 3 pouces carrés, et il sera pratiqué de petits joints dans les joints au-dessus de ces endentes pour y couler du pur ciment de Portland. Les joints seront remplis sur une profondeur de 4 pouces à partir de toutes les faces visibles, avec 1 pour 1 de mortier de ciment, jointoyés et tirés à l'instrument tandis qu'ils seront humides.

30 Le massif des murs des quais sera composé soit de maçonnerie ordinaire ou de béton au ciment de Portland, suivant que le décideront par la suite les commissaires.

31. S'il est fait en maçonnerie, le massif sera formé de grosses pierres, bien façonnées, qui n'auront pas moins de 9 pouces d'épaisseur, et on ne permettra pas plus de deux assises pour chaque assise des parements. Les lits et joints seront dressés au marteau pour former des joints n'excédant pas 1 pouce. On ne permettra pas l'emploi de goujons qui soulèveraient les pierres de leurs lits. Les boutisses ne seront pas plus loin que 6 pieds les unes des autres et n'auront pas moins de 5 pieds de long; on aura soin de les poser pour former une liaison parfaite d'au moins 9 pouces dans l'épaisseur du mur.

32. Les murs du chenal de l'entrée et de la chambre du caisson seront entièrement formés de maçonnerie à partir des fondations. La maçonnerie correspondra sous tous rapports en ce qui est du dressage, etc., à celle spécifiée pour les murs des quais. Au-dessous de la donnée, on permettra des assises horizontales d'au moins 2 pieds dans les murs du chenal, mais au-dessus de la donnée, elles devront correspondre en épaisseur avec les assises des murs de quais. Les assises des murs de la chambre du caisson dans toute sa hauteur pourront être d'une épaisseur d'au moins 18 pouces.

33. Dans les radiers, chaque pierre devra être exactement de la forme et des dimensions indiquées dans les épures qui seront fournies plus tard. Toutes les pierres seront jointoyées à 12 pouces au moins de profondeur des faces visibles; tous ces joints seront dressés pleinement d'équerre et en fin dans toute l'étendue des radiers, pour que le tout soit parfaitement étanche. Toutes les faces des joints avant d'être mises en contact recevront une couche de ciment de Portland, et les joints sur trois pouces partout seront hourdés au coulis de ciment de Portland et battus ferme jusqu'à ce qu'ils soient bien solides; on taillera de petites rainures au sommet des faces des joints pour faciliter le hourdage au coulis et le battage; tous les joints des faces seront bien jointoyés pendant qu'ils seront humides. Toutes les pierres du radier de l'entrée auront de 3 à 4 pieds de haut sur leurs faces verticales, et de 3 à 4 pieds de large sur leurs faces horizontales, et leurs joints rayonneront pour qu'ils se croisent avec le béton et entre eux d'au moins 12 pouces. Le parement du radier de l'entrée sera façonné de manière à décrire une courbe de 150 pieds de rayon, et celui du radier de la chambre du caisson formera une courbe de 28 pieds de rayon.

34. Les saillies des écoinçons d'arrêt du radier et du caisson de l'entrée contre lesquels le caisson glissera et aboutira, seront de $\frac{3}{4}$ de pouce sur une longueur de 12 pouces tout autour des écoinçons. Ces saillies seront posées à un niveau uniforme et seront ensuite dressées en fin, frottées et polies par des ouvriers qu'emploieront et paieront les commissaires sous la direction de l'ingénieur.

35. Toutes les faces visibles des pierres, couronnements et écoinçons des radiers seront dressées à la grosse boucharde; les arêtes de tous les couronnements seront arrondies et dressées en fin à un rayon de 3 pouces, et les pierres des radiers le seront à un rayon de $1\frac{1}{2}$ pouce.

36. Tous les écoinçons des points d'arrêt du caisson seront jointoyés à l'équerre et bien alignés sur la face; ils seront dressés, hourdés, jointoyés et finis suivant ce qui est spécifié pour les pierres des radiers.

37. Les écoinçons du sommet ou de finissement faisant partie des couronnements à l'entrée et aux points d'arrêt du caisson auront des dimensions plus grandes et les diverses formes indiquées; ils seront soigneusement ajustés, solidement posés, jointoyés et finis comme il est spécifié pour les autres couronnements.

38. Il y aura six aqueducs régulateurs qui s'étendront dans la levée. Les entrées seront formées comme l'indique le plan. Les murs seront de maçonnerie de première classe, semblable à celle décrite pour les murs des quais, sauf que les assises pourront avoir 12 pouces d'épaisseur. Les lits des pierres dans les murs de refend seront de toute l'épaisseur de ceux-ci. Les murs latéraux auront 3 pieds d'épais et les boutisses y entreront de l'avant à l'arrière. Les pierres de couverture n'auront pas moins de 18 pouces d'épaisseur.

39. Les consoles supportant les conduits des chaînes auront 2 pieds 6 pouces de long sur un pied de large et 1 pied 6 pouces de profondeur, elles auront 1 pied 6 pouces dans les murs latéraux supérieurs de la chambre du caisson, une saillie de 1

pied du parement et les arêtes de leurs faces inférieures seront arrondies à un rayon de 6 pouces.

40. Les pierres formant les conduits des chaînes auront 4 pieds 6 pouces de longueur sur 2 pieds de largeur et 1 pied d'épaisseur ; elles serent enfoncées de 6 pouces dans la maçonnerie des murs latéraux et jointoyées au-dessus des axes des consoles. On pratiquera dans les joints de ces pierres des rainures en V de 6 pouces de profondeur pour former des trous de 3 pouces carrés, et on les solidifiera au moyen de goujons en pur ciment de Portland.

41. Les pierres des murs auxquelles seront fixées les rouleaux des chaînes auront chacune 4 pieds de longueur sur 2 pieds de largeur et 2 pieds d'épaisseur; on y percera des trous pour six boulons de 1 pouce de diamètre. Toutes les pierres seront posées dans les murs latéraux,

42. Les coussinets des poutres au-dessus de la chambre du caisson auront 6 pieds de longueur, 18 pouces de largeur et 14 pouces de profondeur; ils seront solidement posés.

43. La pierre employée dans toutes les parties de l'ouvrage (sauf les écoinçons du lit du caisson et les écoinçons intérieurs des radiers où les écoinçons et les chardonnets des portes, qui seront en granit) sera du calcaire de Saint-Vincent de Paul, de Terrebonne, des forges de Radnor, de Saint-Maurice, ou d'autres carrières approuvées par l'ingénieur. Ces pierres devront être dures, sans taches de poudre, sans trous, sans défauts ni imperfections d'aucune sorte, et dans tous les cas elles seront posées sur leur lit de carrière.

44. Chaque pierre sera posée sur un bon lit de mortier et solidifiée à coups de masse en bois pesant au moins 50 livres. Les joints de parement seront remplis sur une profondeur de 4 pouces avec 1 pour 1 de mortier de ciment; ils seront tirés à l'instrument et jointoyés pendant qu'ils seront humides. Les joints verticaux seront solidement jointoyés; chaque assise devra être partout parfaitement de niveau et bien hourdée au coulis. Le mur devra rester humide au temps sec.

45. On ne fera pas de maçonnerie et on ne posera pas de béton, à partir du 1er novembre jusqu'au 1er mai sans avoir obtenu de l'ingénieur une permission spéciale, qui pourra être encore retirée en donnant cinq heures d'avis.

46. Des défenses de 12 pouces carrés, chanfreinées à leurs angles extérieurs, seront posées sur le parement de la maçonnerie des murs des quais et du chenal de l'entrée; elles y seront assujetties par des boulons taraudés, en queue de renard, de fer zingué de 1 pouce de diamètre enfoncés dans cette maçonnerie. Les défenses auront 26 pieds de longueur et seront munies chacune de six boulons. Les noix et rondelles seront fraisées et tamponnées.

47. Il y aura aussi quatre rangées de cales de 9 pouces sur 10, chanfreinées aux angles extérieurs. Elles seront étroitement ajustées entre les défenses et assujetties avec de semblables boulons de $\frac{7}{8}$ de pouce de diamètre, trois dans chaque cale. Le bois des défenses et des cales sera du pin blanc.

Béton et mortier.

48. Le béton sera composé de six parties, par mesure, de sable et de pierre dans la proportion d'une de sable à cinq de pierre, et d'une partie de ciment de Portland ; mais on pourra changer de temps à autre les proportions du sable à la pierre à la discrétion de l'ingénieur, sans frais supplémentaires.

49. Le béton sera mélangé à la main sur une plateforme en madriers de 3 pouces dressés à rainures et languettes, posés serrés et bien étanches. Les ingrédients seront retournés à sec par deux fois, puis humectés avec de l'eau sortant de la pomme d'un arrosoir jusqu'à ce que le béton soit de la consistance voulue. Le béton sera retourné deux fois pendant l'humectation. Il sera ensuite voituré immédiatement sur le théâtre des travaux, tassé solidement contre tous les ouvrages en bois et la maçonnerie ainsi qu'à l'entour, et jointoyé avec du coulis épais partout où on le trouvera nécessaire, pour que le tout soit étanche. On laissera brutes toutes les surfaces inachevées de béton pendant ce travail, et sur chaque couche de béton on mettra une couche de coulis; toutes les cavités seront bien remplies avec du coulis. Au

cours des opérations, on tiendra les moules au moins 12 pouces plus haut que le béton.

50. Le prix par verge cube de béton comprendra ce qu'il en coûtera pour fournir, fixer et enlever tous les moules, claies, madriers, etc., le tout sera complété, boulonné et ajusté avant de commencer le bétonnage, et l'on aura soin de ne déranger en rien les lignes et les pentes.

51. Si l'ingénieur l'ordonne, tout le béton posé sous l'eau sera pressé en partie avant d'être mis en place pour empêcher le ciment d'être emporté. Il sera descendu dans des caisses ou boîtes, ou de toute autre manière que l'ordonnera l'ingénieur, et tassé soigneusement près des pilots, des madriers, autour des pièces d'intersection des encaissements, pour que le tout soit parfaitement solide, sans cavités ni défauts.

52. Le mortier sera composé de deux parties par mesure de sable siliceux, net, assez gros, pour une partie de ciment de Portland, à l'exception de celui qui servira à remplir les joints de parement, qu'on fera d'une partie de sable pour une de ciment.

53. On fabriquera le coulis en versant de l'eau sur du mortier bien délayé jusqu'à ce qu'il soit assez liquide pour couler aisément.

54. Le ciment qu'on emploiera dans tous les travaux sera celui de Portland, de la meilleure qualité, en poudre fine, pouvant passer par un tamis de 2,500 mailles au pouce carré, sans laisser un résidu de plus de 20 pour 100 de son volume, ou par un tamis de 1,600 mailles au pouce carré sans laisser un résidu de plus de 10 pour 100 de son volume ; il devra peser 112 livres par boisseau impérial affleuré, ou 87½ livres par pied cube. On le transportera sur le chantier au moins un mois avant de s'en servir, et l'on en fera au moins deux épreuves, une lors de sa livraison et l'autre dix jours plus tard, ou à telle époque que fixera l'ingénieur. On fera ces épreuves en prenant des échantillons de chaque vingt-cinquième baril. Après avoir été mélangés et coulés dans les moules, ils resteront exposés à l'air libre pendant douze heures, puis immergés dans l'eau pendant sept jours, après quai, si chaque série de cinq échantillons ne résiste pas à une tension moyenne de 600 livres avoir-du-poids (le minimum est de 450 livres) sur une section de 1½ pouce par 1½ pouce, le ciment sera refusé, et il sera enlevé de l'emplacement des travaux par l'entrepreneur et à ses dépens.

55. Le lest pour le béton sera de bonne pierre concassée, bien épurée et d'une qualité qui sera approuvée par l'ingénieur. Cette pierre sera réduite en fragments angulaires aigus d'une grosseur à passer aisément par un anneau de 2 pouces.

56. Le sable pour le béton et le mortier sera parfaitement net, siliceux, assez gros, bien épuré.

57. Le béton et tous les autres composés seront rejetés à moins d'être déposés et employés dans les travaux aussitôt qu'ils seront préparés, ou dans un temps raisonnable à l'avis de l'ingénieur. Avant de poser du béton dans les tranchées ou sur la surface de fondations sur terre ou sous l'eau, on enlèvera la boue, la vase, la terre molle, etc., jusqu'à la surface solide. On protégera soigneusement les côtés des excavations, de manière à empêcher la terre détachée ou d'autres matières de tomber dans les tranchées et d'endommager le béton ; si, dans le cas où il y aurait des sources, etc., cela paraît nécessaire à l'ingénieur, la fondation sera couverte de toile, goudronnée ou non, avant d'y mettre le béton.

58. Le mélange de tous les composés ci-dessus se fera sous une inspection rigoureuse, et l'entrepreneur ou son contremaître donnera à l'ingénieur avis de son intention de commencer cette opération ; à défaut de quoi, l'ingénieur ou l'inspecteur rejettera les bétons ou mortiers gâchés sans inspection, et l'entrepreneur sera tenu de les enlever des lieux.

59. En quelque temps que ce soit, l'entrepreneur mélangera pour les faire inspecter par l'ingénieur les bétons ou mortiers que voudra celui-ci et en telles quantités qu'il l'ordonnera ; ils les soumettra aux épreuves que l'ingénieur jugera nécessaires pour en déterminer la qualité ; il fournira à ses frais toute la main-d'œuvre, outils, matériaux, moules, boîtes et autres accessoires qu'il faudra pour faire ces épreuves.

60. Quand on posera de la maçonnerie ou du béton par "œuvre de marée," on suspendra les travaux à telle heure, avant que l'eau atteigne l'ouvrage, que l'ingénieur jugera nécessaire pour laisser le ciment se durcir comme il faut.

61. Les hangars pour l'emmagasinage du ciment seront à l'épreuve du vent et de l'eau, avec toitures en bardeaux et planchers secs, élevés. Ils devront être assez spacieux pour contenir assez de ciment pour deux mois de travail et pour le mettre à l'abri dès qu'il sera arrivé sur l'emplacement des travaux.

Revêtement des quais.

62. Le revêtement des quais actuels sera formé soit de deux files de palplanches ou d'une file de palplanches et d'un bordage de madriers de 3 pouces cloués aux quais comme on l'estimera nécessaire.

63. L'espace entre les rangs extérieur et intérieur de palplanches ou entre le premier de ces deux rangs et les quais sera dragué à la cuillère jusqu'à une profondeur de 18 pieds au-dessous de la donnée, et rempli de béton et de pisé à l'argile, selon que l'ordonnera l'ingénieur.

64. On enforcera les palplanches là où ce sera nécessaire, à une profondeur de 20 pieds au-dessous de la donnée le long du parement des quais pour empêcher l'affouillement.

65. Les maître-pilotis de la file extérieure auront 12 pouces d'équarrissage, et seront en deux longueurs de 18 et 35 pieds, assemblées par une enchevauchure de 5 pieds de long boulonnée comme il est indiqué; ils seront enfoncés à 25 pieds au-dessous de la donnée; les palplanches auront 8 pouces d'épais, au moins 8 pouces de large et seront enfoncées à une profondeur de 22½ pieds au-dessous de la donnée. Elles seront en longueurs de 19, 21, 24 et 26 pieds. Les maître-pilotis de la file intérieure auront 10 pouces d'équarrissage et 42 pieds de longueur; les palplanches auront 6 pouces d'épais, au moins 4 pouces de large, et seront enfoncées à 18 pieds au-dessous de la donnée.

66. Les moises auront 6 pouces sur 12 de longueur, et au moins 23 pieds, à joints croisés et assemblées par des enchevauchures de 3 pieds de long assujetties avec deux boulons taraudés d'un demi-pouce. Les moises s'avanceront de 2 pouces sur les maître-pilotis et y seront assujettis au moyen de boulons taraudés de 1 pouce.

67. Tous les pilots qui n'auront pas été bien enfoncés ou qui auront été tordus ou fendus dans l'opération seront arrachés, et on en enfoncera d'autres à leur place.

68. Les chapeaux auront 12 pouces d'équarrissage et seront assujettis aux pilots par des tenons, boulons, ou de toute autre manière que l'ordonnera l'ingénieur.

69. Tout le bois des maître-pilotis, des palplanches, pilots, chapeaux, liens, moises ou de tout autre partie de l'ouvrage, dont la totalité ou quelque partie sera au-dessus de la donnée, devra être du pin blanc, parfaitement sain, de bon brin et sans défaut; tous les abouts, enchevauchures, croisements et intersections auront une couche de goudron avant d'être assemblés.

70. Le fer des boulons taraudés et des tirants sera du meilleur fer anglais ou canadien, affiné. Les boulons taraudés seront de 2½ pouces plus longs que les longueurs de bois mesurés à partir de l'intérieur de la tête. Le taraud, au bas des filets, sera égal en diamètre au diamètre du boulon sur lequel il s'ajuste. La tête et la noix seront égales en épaisseur à 1⅛ diamètre du boulon et en largeur à 1¾ diamètre. Les rondelles seront égales en diamètre à quatre diamètres du boulon, et en épaisseur à un demi-diamètre. On ne percera pas les trous avec une tarière plus grosse que le boulon.

71. Toutes les pièces de fonte seront en métal gris, dur, exemptes de sable, de cellules ou parties poreuses, d'ampoules et d'autres défauts; elles seront livrées sur le chantier sans être peinturées, plaquées ou rapiécetées; au cas contraire, on les refusera.

72. On donnera à tous les ouvrages en fer aussitôt après qu'ils auront été examinés et reçus, une couche de minium et d'huile, et deux autres couches sur toutes les parties visibles quand ils seront fixés.

73. Les poteaux d'amarrage, s'ils sont en bois, seront en pin blanc, de 18 pouces d'équarrissage et de 12 pieds de longueur; au-dessus du niveau du quai, on leur

donnera la forme octogone et on les parera de pièces moulées d'épinette rouge. Les sommets seront élégamment arrondis et couverts de chapeaux en fonte. Ils seront insérés et coincés dans des emboîtures en madriers de pin ou cèdre de 3 pouces fixées dans le mur du quai, et ils seront entourés de filets triangulaires de 4 pouces au niveau du couronnement.

74. Si l'ingénieur l'ordonne, on substituera à ces poteaux d'amarrage en bois des poteaux d'amarrage en fonte du même modèle que ceux du "bassin de radoub de Lévis."

75. Si l'on adopte le système qui consiste à fermer l'entrée par un bateau-porte, l'ingénieur, quand il le jugera à propos, livrera le lit achevé du bateau-porte aux entrepreneurs de celui-ci ou à ceux que les commissaires emploieront pour le construire ou l'édifier. On tiendra libre de toute obstruction cette partie des travaux et prête à être remise aux entrepreneurs du bateau-porte à la fin de la seconde année depuis la date du marché; l'entrepreneur sera tenu de tenir ce terrain parfaitement sec durant la construction du bateau-porte. Les ingénieurs prendront toutes les précautions nécessaires pour que le bateau-porte s'ajuste contre les faces de contact à la première flottaison et au premier essai, et contre la face d'arrêt intérieure à la seconde flottaison et au second essai, mais si l'ajustement ne se produit pas en deux essais, l'entrepreneur des principaux travaux devra assécher tous les ouvrages de l'entrée, et répéter cette opération autant de fois qu'il sera nécessaire. Pour cet asséchement il sera payé à l'heure au prix porté dans le cahier des charges.

76. Si l'on adopte le système de clôture de l'entrée par des portes, les conditions insérées dans le paragraphe qui précède seront obligatoires en tant qu'elles sont applicables à ce changement de construction.

77. L'entrepreneur fournira, établira, fixera, manœuvrera et tiendra en bon état tous appariels à main, à vapeur, ou autres pour pomper, vider, assécher, et tenir les ouvrages de l'entrée parfaitement secs, soit que l'eau à épuiser provienne de pluie ordinaire, de neige, de glace, de hautes marées, d'inondations, de sources, infiltrations, ou d'autres causes, ou de la rupture des batardeaux, ou de tous autres barrages, ou de tout autre accident quel qu'il soit, et il sera tenu responsable de tous dommages résultant de ces causes. Il installera des pompes jusqu'à concurrence de 50 pour 100 de plus qu'on jugera absolument nécessaire pour tenir secs les travaux de l'entrée, et il fournira tous les mécaniciens, conducteurs, chauffeurs, combustible, huile, déchets, et autre main-d'œuvre, articles et matériaux qu'il faudra pour le bon fonctionnement de l'outillage.

78. Toute la surface du quai aura les niveaux, les inclinaisons et les pentes qu'ordonnera l'ingénieur; on y posera une couche de 8 pouces de grande pierre concassée d'une qualité approuvée, avec un apprêt de 4 pouces de petite pierre, gravier ou autres matériaux approuvés.

79. Tous chemins, rues ou voies conduisant aux travaux seront, s'ils sont coupés ou endommagés par l'entrepreneur, réparés et tenus par lui en bon ordre; lors de l'achèvement de l'entreprise, il les livrera en aussi bon état qu'il les aura trouvés, et l'ingénieur en sera juge.

80. Les taux et prix portés dans le cahier seront regardés comme comprenant rigoureusement ce qu'il en coûtera pour se procurer tous les terrains de service et y avoir librement accès, ainsi que tous les frais de main-d'œuvre, matériaux, outils, bateaux, matériel, machines, et toute autre dépense imprévue se rattachant à l'entreprise.

81. Avant de construire des batardeaux, des moules pour le béton ou d'autres ouvrages temporaires importants, l'entrepreneur en soumettra les plans à l'approbation de l'ingénieur, ou bien celui-ci fournira ces plans; mais cette approbation ou ces plans fournis ne délieront aucunement l'entrepreneur de sa responsabilité quant à la valeur et à l'entretien de ces ouvrages.

82. On ne commencera aucun ouvrage avant que l'ingénieur n'ait examiné et approuvé les fondations, et qu'il n'ait permis de se mettre à l'œuvre.

83. Tous les travaux seront bien et solidement exécutés, en parfaite conformité du devis, des plans et instructions que pourra fournir l'ingénieur pendant la durée de

l'entreprise et à sa pleine satisfaction ; on ne fera pas de changements ni de déviations aux plans et aux devis sans son autorisation par écrit à cet effet.

84. L'entrepreneur prendra sous sa responsabilité et réparera à ses frais tous les dommages que pourront subir les travaux soit par suite de coups de vents, de tempêtes, d'affouillement, de tassement, du feu, de la glace, ou de toute autre cause, jusqu'à ce qu'ils soient achevés et reçus par l'ingénieur.

85. On ne prendra en considération que les soumissions faites sur les formules imprimées, et dont les blancs ainsi que ceux du cahier des charges auront été remplis comme il faut.

86. Chaque soumission devra être accompagnée d'un chèque de banque accepté pour $7.500 payable à l'ordre de l'honorable ministre des travaux publics du Canada, et celui à qui le marché sera adjugé devra être prêt à déposer en garantie dans les mains de l'honorable ministre une somme dont feront partie les $7,500 ci-dessus et qui sera égal à 5 pour 100 du montant estimé du contrat ; cette somme sera confisquée si l'entrepreneur n'achève pas l'entreprise. Si un soumissionnaire refuse de passer contrat quand il est mis en demeure de le faire, le chèque joint à sa soumission sera confisqué ; si la soumission n'est pas acceptée, le chèque sera renvoyé.

87. On ne paiera que quatre-vingt-dix pour cent du devis estimatif jusqu'à l'achèvement et à l'acceptation des travaux, dont aucune partie ne sera définitivement acceptée ou prise d'entre les mains de l'entrepreneur avant que le tout ne soit parachevé à la satisfaction de l'ingénieur.

88. Les travaux seront commencés dès que celui ou ceux dont la soumission aura été acceptée auront passé contrat pour l'exécution de ces travaux, qui devront être continués de façon à ce qu'ils soient sûrement achevés dans trois ans à compter de la date de ce contrat.

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 mars 1883.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 avril* 1883.

Au sujet d'un mémoire du ministre des travaux publics, en date du 6 avril 1883, exposant qu'il a fait préparer par son ingénieur en chef des plans et un devis pour le mur transversal et l'écluse nécessaires pour utiliser comme darse ou bassin à flot le bassin construit par les commissaires du havre de Québec à l'embouchure de la rivière Saint-Charles.

Le ministre représente que ces plans et devis ont été mis sous les yeux des commissaires du havre, qu'on y a fait certaines modifications légères suggérées par eux, et qu'il soumet aujourd'hui ces plans et devis pour être approuvés, en vertu de l'acte 45 Victoria, chapitre 47.

En conséquence, le comité soumet ces plans et devis à l'approbation de Son Excellence.

JOHN J. McGEE.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 28 *mai* 1883.

Au sujet d'un mémoire du ministre des travaux publics, en date du 26 mai 1883, exposant que les commissaires du havre de Québec ont transmis à son département les soumissions par eux reçues pour la construction du "mur transversal" projeté, qui se rattache aux travaux d'amélioration à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, que ces soumissions, faites à des prix portés dans le cahier des charges, et ces prix appliqués aux quantités estimées, donnent les montants ci-après :—

John Gallagher	$552,255.00
Larkin, Connolly et Cie	634,340.00
G. Beaucage	640,808.50
Peters et Moore	643,071.16
J. et A. Samson	864,181.00

Le ministre observe qu'en examinant les soumissions on découvrit que MM. Larkin, Connolly et Cie, Gallagher et Beaucage, avaient évidemment fait erreur dans la fixation de leur prix pour " palplanches "—et en ce qui est de M. Beaucage, pour " battage des pieux." Que M. Gallagher maintient les prix portés dans la soumission, mais désire la retirer parce qu'il a conclu un autre marché—et il demande que son dépôt en garantie lui soit remis. Que M. Beaucage a reconnu son erreur et a demandé que sa soumission fût modifiée. Ce qui a été fait en y insérant les augmentations de prix spécifiées dans la lettre de M. Beaucage. Que MM. Larkin, Connolly et Cie ont déclaré que quoiqu'ils eussent fait erreur, ils étaient prêts à passer contrat aux prix marqués dans leur soumission.

Le ministre recommande l'acceptation de la seconde des deux plus basses soumissions, soit celle de Larkin, Connolly et Cie, qui s'élève à $634,340.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Son Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des travaux publics.

COPIE DE LA CORRESPONDANCE ET DES ARRÊTÉS DU CONSEIL AU SUJET DE L'ADJUDICATION DU MARCHÉ POUR L'ACHÈVEMENT DU BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

Mémoire relatif à l'adjudication de l'entreprise du bassin de radoub d'Esquimalt.

On a demandé deux fois des soumissions pour cette entreprise, et on n'a rien fait sur les premières soumissions. On trouvera dans les pages suivantes la correspondance et les arrêtés du conseil au sujet de ces deux demandes de soumissions.

Liste des soumissions reçues pour l'achèvement du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B. :—

A.—W. J. Baskerville, Ottawa, 3 chèques de $2,500.
Jas. O'Connor do $495,309.54 chaque.
Patrick Cassidy do
Hugh Stewart, Montréal.

B.—M. Starrs, Ottawa, $315,240.50. Chèque de $7,500.
J. L. P. O'Hanly, Ottawa.

Ouvertes par

G. F. BAILLAIRGÉ,
Sous-ministre.

et

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

5 mars 1884.

Ottawa, 19 mars 1884.

Monsieur,—En examinant le double de notre soumission pour le bassin de radoub d'Esquimalt, nous avons découvert les erreurs ci-après :—

Fautes de transcription.—Item 4 : le prix par verge cube marqué dans la soumission est de 33 centins ; ça a été mis pour $1.33. Item 6 : le prix par verge cube porté dans la soumission est de $4.50 ; ça été mis pour $14.50. Item 302 : la somme pour celui-ci inscrite dans la soumission est de $2,500 ; ça été mis pour $25,000.

Les prix marqués dans la soumission pour les items 191, 192, 193 et 258 respectivement, sont les prix par unité ; et le prix pour l'item 287 est le prix par livre de fer.

Nous demandons donc respectueusement qu'il nous soit permis de modifier notre soumission en y insérant ces corrections ; et si cette permission nous est refusée, nous désirons retirer notre soumission et que notre chèque nous soit renvoyé.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

STARRS et O'HANLY.

M. F. H. Ennis, secrétaire du département des travaux publics, Ottawa.

OTTAWA, 14 avril 1884.

MONSIEUR,—En conformité d'une annonce demandant des soumissions pour la construction du bassin de radoub dans la Colombie-Britannique, nous avons l'honneur d'offrir une soumission pour cette entreprise.

Nous constatons qu'en faisant notre estimation nous avons commis une erreur très grave—de fait, si sérieuse qu'il nous serait impossible d'exécuter ces travaux pour le montant de notre soumission telle qu'elle est actuellement. Dans ces circonstances, nous demandons respectueusement d'être mis à même de corriger notre soumission, ou à défaut de ce faire, de la retirer.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

STARRS ET O'HANLY.

L'honorable sir HECTOR LANGEVIN, ministre des travaux publics, Ottawa, Ont.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 17 avril 1884.

(*Mémoire.*)

Il a été reçu deux soumissions pour l'achèvement du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B., aux termes et conditions énoncés dans une annonce datée d'Ottawa, le 12 novembre 1883 ; elles ont été marquées respectivement A et B.

En appliquant les quantités aux prix portés dans la soumission A, cette soumission se monte à $465,309.54.

En appliquant les quantités aux prix portés dans la soumission B, cette soumission s'élève à $315,240.58.

Au sujet de cette dernière soumission, je puis dire que le 19 mars dernier, MM. Starrs et O'Hanly écrivaient qu'en examinant le double de leur soumission ils avaient découvert des fautes de transcription qui font une différence d'environ $25,000, et ils demandaient qu'on leur permît de modifier et d'augmenter ainsi de ce montant leur soumission, que si cette permission leur était refusée, ils désiraient retirer leur soumission et que leur chèque leur fût renvoyé.

Relativement à ces soumissions, m'est avis que la soumission A dépasse de beaucoup la valeur réelle des travaux à faire, tandis que la soumission B est tout aussi basse que l'autre est élevée, et que ceux qui ont offert cette dernière soumission, c'est-à-dire la soumission B, ne sauraient exécuter l'entreprise pour les prix spécifiés ; or comme ils ont demandé de modifier leur soumission, ce qui ne se fait pas d'ordinaire, je recommande qu'on n'accepte ni l'une ni l'autre soumission, et qu'on renvoie les chèques aux divers intéressés.

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

MM. Starrs et O'Hanly désirent avoir aujourd'hui leur chèque avec leur soumission pour le bassin de radoub de la Colombie-Britannique.

F. H. E.

Oui; B.O.M.; 18 avril 1884.

G. F. B.

Chèque renvoyé et reçu donné le 19 avril 1884.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 19 *avril* 1884.

Au sujet d'un mémoire du ministre des travaux publics, en date du 17 avril 1884, exposant qu'en réponse à une annonce publique il a été reçu deux soumissions pour l'achèvement du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B., et qu'en appliquant les quantités aux prix ces soumissions donnent les montants ci-après :—

A—MM. Baskerville, O'Connor, Cassidy et Stewart.....$465,309.54
B—MM. Starrs et O'Hanly..... 315,240.58

Le ministre représente que MM. Starrs et O'Hanly disent qu'en examinant le double de leur soumission, ils ont découvert des fautes de transcription qui font une différence d'environ $25,000, et ils demandent qu'il leur soit permis de modifier et augmenter de ce montant leur soumission, ou que s'ils n'ont pas la permission de le faire, qu'on leur laisse retirer leur soumission et qu'on leur renvoie leur chèque.

Le ministre a déféré l'affaire à l'ingénieur en chef de son département, qui a fait le rapport suivant:

"M'est avis que la soumission A dépasse de beaucoup la valeur réelle des travaux à faire, tandis que la soumission B est tout aussi basse que l'autre est élevée, et que ceux qui ont offert cette dernière soumission, c'est-à-dire la soumission B, ne sauraient exécuter l'entreprise pour les prix spécifiés ; or comme ils ont demandé de modifier leur soumission, ce qui ne se fait pas d'ordinaire, je recommande qu'on n'accepte ni l'une ni l'autre soumission, et qu'on renvoie les chèques aux divers intéressés."

Le ministre recommande qu'il lui soit conféré l'autorisation d'en agir ainsi, conformément au rapport de son ingénieur en chef.

Le comité est d'avis que l'autorisation nécessaire soit conférée en conséquence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

L'honorable ministre des travaux publics.

SOUMISSIONS reçues pour l'achèvement du bassin de raboub d'Esquimalt, C.-B.

SOMMAIRE.

Noms.	Montant avec massif en béton.	Montant avec massif en blocage.
	$ cts.	$ cts.
Starrs et O'Hanly	338,945 19	375,238 49
Larkin, Conolly et Cie	374,559 53	403,373 03
Baskerville et Stewart	401,367 35	498,357 55
John McMullin	409,426 36	521,969 26
H. F. Keefer	429,298 02	505,425 52
Mitchell et McKenna	503,458 15	558,819 40
Cooke, Jones et Innes	512,904 52	591,736 17
Wm. Davis et Fils	540,454 35	563,264 85

Rapport au conseil recommandant l'acceptation de la plus basse soumission, soit, celle de MM. Starrs et O'Hanly.

HECTOR L. LANGEVIN.

OTTAWA, 13 octobre 1884.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 16 *octobre* 1884.

Vu un mémoire, daté du 13 octobre 1884, du ministre des travaux publics, exposant qu'en réponse à une annonce publique il a été reçu huit soumissions pour l'achèvement du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B., et que les soumissions faites aux prix du cahier des charges et ceux-ci appliqués aux quantités approximatives, varient de $338,945.19 à $540,454.35 si l'on emplois le béton pour le massif, et de $375,238.49 à $563,264.85 si pour le massif on se sert de blocage.

Le ministre représente que la plus basse soumission, $338,945.19, est de MM. Starrs et O'Hanly, de cette ville, qui ont, comme l'exige l'annonce, déposé avec leur soumission un chèque accepté en garantie pour la somme de $7,500.00, et qu'ayant déféré cette soumission de MM. Starrs et O'Hanly à l'ingénieur en chef, celui-ci fait rapport que, déduction faite du montant—$50,288.69—à payer pour l'outillage, d'apès le devis, la balance qui resterait aux plus bas soumissionnaires, soit $288,656.40, est trop faible pour l'achèvement de l'entreprise d'une manière satisfaisante.

Le ministre représente en outre qu'à la date du 7 octobre courant, on se mit en communication avec MM. Starrs et O'Hanly, leur demandant de se fortifier finan-

cièrement en s'associant quelque capitaliste, et leur disant qu'on leur donnerait pour ce faire jusqu'à samedi matin, à 11 heures de l'avant-midi, où ils pourraient répondre en mentionnant le nom de cet associé, s'ils en avaient un, et s'ils seraient alors prêts à signer le contrat; qu'une réponse en date du 10 courant a été reçue aujourd'hui, dans laquelle MM. Starrs et O'Hanly déclarent qu'à leur avis ils possèdent eux-mêmes les ressources nécessaires sans avoir besoin de l'aide d'un autre entrepreneur, qu'ils sont prêts à signer le contrat et à faire le dépôt nécessaire, qui est de 5 pour 100 du montant de la soumission, soit $17,000.

Le ministre, étant données toutes les circonstances et cette somme considérable de $17,000 que tiendra le gouvernement comme garantie de l'exécution du marché, n'estime pas qu'on doive mettre de côté les plus bas soumissionnaires, et il recommande qu'après que MM. Starrs et O'Hanly auront déposé au crédit de l'honorable receveur général la somme de $9,500.00 nécessaire pour compléter la garantie du montant de leur soumission, le marché pour l'achèvement du bassin leur soit adjugé.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

L'honorable ministre des travaux publics.

OTTAWA, 24 octobre 1884.

L'honorable sir HECTOR LANGEVIN, C.C.M.G.,
Ministre des travaux publics, Ottawa.

HONORABLE MONSIEUR,—Nous constatons avoir fait erreur dans quelques-uns des items de notre soumission pour le bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B., et nous nous apercevons que nos prix sont généralement trop bas.

Nous jugeons donc qu'il n'est pas prudent de prendre le marché, et que si nous le faisions ce ne serait pas dans l'intérêt public.

C'est pourquoi nous demandons de retirer notre soumission et nous vous prions respectueusement de vouloir bien nous renvoyer notre chèque de dépôt.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
STARRS ET O'HANLY.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

OTTAWA, 24 octobre 1884.

MONSIEUR,—Au sujet de la lettre, de ce jour, de MM. Starrs et O'Hanly, disant qu'ils ont fait erreur dans quelques-uns des items de leur soumission pour le bassin de radoub d'Esquimalt, et demandant la permission de retirer leur soumission pour cette entreprise, je dois dire que j'ai toujours été d'avis que cette soumission était trop basse, que l'achèvement du bassin ne pouvait se faire pour les prix marqués par MM. Starrs et O'Hanly. Après avoir fait un examen approfondi de leur soumission, je trouve que les prix demandés pour la maçonnerie et le béton sont si bas qu'ils ne font que couvrir le coût de la pierre à fournir, ne laissant rien pour le ciment et la main-d'œuvre nécessaires pour tailler et poser cette pierre. Il est évident, comme ils l'affirment, qu'ils ont fait une grave erreur dans la fixation de leurs prix pour ces articles qui forment le gros de l'ouvrage à faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

M. F. H. ENNIS, secrétaire du département des travaux publics.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 24 *octobre* 1884.

Vu un mémoire du ministre des travaux publics, en date du 24 octobre 1884, exposant que MM. Starrs et O'Hanly, dont la soumission pour l'achèvement du bassin de radoub d'Esquimalt a été acceptée par un arrêté ministériel du 16 octobre

courant, ont aujourd'hui mandé par lettre qu'ils avaient fait erreur dans quelques articles de leur soumission, et qu'ils constatent que leurs prix sont généralement trop bas, disant qu'en conséquence il ne serait pas prudent pour eux de prendre le marché, et demandant qu'il leur soit permis de retirer leur soumission et que leur chèque leur soit renvoyé.

Le ministre dit que l'ingénieur en chef de son département fait rapport que leur soumission était trop basse, et que l'entreprise ne pouvait se faire pour les prix spécifiés, que les chiffres pour la maçonnerie et le béton, les deux principaux articles, sont si bas qu'ils ne font que couvrir le coût de la pierre à extraire de la carrière, ne laissant rien pour le ciment et la main-d'œuvre, non plus que pour tailler et poser la pierre, et qu'il est évident que MM. Starrs et O'Hanly ont fait des erreurs graves dans leur soumission relativement à ces items.

Le ministre, étant données ces circonstances, recommande qu'il soit permis à MM. Starrs et O'Hanly de retirer leur soumission et que leur dépôt en garantie leur soit renvoyé, et que le marché soit adjugé aux soumissionnaires les plus bas après eux, MM. Larkin, Connolly et Cie, dont la soumission est de $374,559.53 si l'on emploie le béton pour le massif, et de $403,273.03 si l'on se sert de blocage pour cela.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

L'honorable ministre des travaux publics.

EXPOSÉ AVEC PIÈCE JUSTIFICATIVE DES CHANGEMENTS ET ADDITIONS AU CONTRAT POUR L'ACHÈVEMENT DU BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

(*Mémoire.*)

À PROPOS DES CHANGEMENTS DANS LA HAUTEUR DES ASSISES, ETC., AU BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

C'est le gouvernement de la Colombie-Britannique qui a commencé la construction de ce bassin comme entreprise locale, en conformité de plans préparés par MM. Kinipple et Morris, de Londres, et on croyait dans le temps qu'en fait de pierre tout ce qu'on pouvait s'en procurer à une distance raisonnable d'Esquimalt était de l'épaisseur spécifiée. Ceux employés par le gouvernement provincial pour exécuter l'entreprise ayant tous échoué, elle fut abandonnée, et en définitive transférée au gouvernement fédéral.

Aussitôt que possible après ce transfert, on demanda des soumissions pour l'achèvement de cette entreprise. On n'en reçut que deux, qui furent l'une et l'autre refusées et annulées. On demanda de nouveau des soumissions, posées exactement sur les mêmes plans, etc.,—qui étaient ceux dressés par Kinipple et Cie—et on reçut de nouvelles soumissions, dont la plus basse était celle de MM. Starrs et O'Hanly, qu'ils retirèrent par la suite, en disant dans leur lettre du 24 octobre 1884 qu'ils avaient découvert des erreurs dans quelques-uns des articles de leur soumission, en sorte que la prudence leur conseillait de ne pas prendre le marché. Après la leur, la soumission la plus basse était celle de MM. Larkin, Connolly et Cie, qui fut acceptée; ces messieurs se mirent à l'œuvre et conduisirent les travaux à bonne fin.

En cherchant de la pierre, on trouva une carrière en donnant d'une belle qualité et d'une grande épaisseur ; on en extraya et on apporta sur l'emplacement des travaux de la pierre assez grande pour faire une assise au lieu d'en faire deux minces. On soumit un plan de la nouvelle hauteur des assises à l'honorable M. Trutch, alors agent fédéral dans la Colombie-Britannique, et spécialement mentionné dans le devis comme autorisé à faire les changements que les circonstances lui feraient paraître nécessaires, et leur adoption en fut sanctionnée parce qu'on crut que cela serait beaucoup plus avantageux, vu l'emploi d'une meilleure classe de matériaux, le prix restant le même.

On fit un autre changement qui augmenta quelque peu le coût du bassin. D'après les plans préparés par Kinipple et Cie, la longueur du bassin mesurée sur le

radier était de 380 pieds, et l'intention était d'agrandir le bassin plus tard; les plans montraient "une seconde entrée" à l'avant, et on décrivit et inclut dans le devis les travaux s'y rattachant. Après qu'on eut définitivement adjugé l'entreprise, on contesta la nécessité de cette "seconde entrée;" on soutint que les travaux devaient être omis et le bassin fini comme à Québec. J'appelai là-dessus l'attention du département dans un mémoire daté du 21 janvier 1885, où je représentais que le bassin était regardé comme trop court, et qu'en omettant les travaux de la "seconde entrée," qui étaient pratiquement inutiles pour tout objet relatif au bassin, la longueur de celui-ci, dans l'alignement du radier, se trouverait augmentée de 380 à 430 pieds, ce qui permettrait d'y admettre des navires jusqu'à concurrence de cette longueur. Cette recommandation fut approuvée par un arrêté ministériel daté du 3 février 1885, et le changement fut fait en conséquence.

Quant aux articles qui forment le compte des "suppléments," s'élevant à $23,015.73, je dois dire qu'on peut trouver ce compte en détail annexé à l'évaluation finale. Ces articles comprennent plus d'une année, et sont d'une nature telle qu'ils ne pouvaient être couverts par les prix portés au contrat, vu qu'ils se rattachent à la construction de cabinets d'aisance en terre sèche ordonnés par les lords de l'amirauté pour l'usage des officiers et des matelots des vaisseaux de Sa Majesté tandis qu'ils seraient dans le bassin; d'un magasin (en briques) pour le dépôt de matières explosives qu'il serait dangereux de laisser sur un vaisseau en réparation; d'un puits supplémentaire et à l'installation d'une machine et d'une pompe centrifuge pour suppléer au service de pompe fourni par le gouvernement de la Colombie-Britannique, service qu'on trouva trop lent; ces articles étaient aussi pour de nombreuses fournitures de tuyaux et accessoires pour mettre en opération le service de pompe qui était sur le sol depuis près de dix ans; pour houille, huile, etc., nécessaire pour ce service pendant l'année, quand il s'est agi de cuveler et d'achever le caisson, et de tenir le bassin à l'abri de l'eau; et pour beaucoup de petits ouvrages d'occasion qui tous figurent dans le compte détaillé dont il est ici question. A ma connaissance, il n'a pas été payé d'autre somme ou montant que celui ci-mentionné pour "suppléments."

Respectueusement soumis,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

13 mai 1890.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 4 mai 1885.

MONSIEUR,—J'écris pour confirmer la dépêche suivante à vous envoyée aujourd'hui: "Télégramme reçu; le ministre vous autorise à permettre aux entrepreneurs de construire l'ouvrage avec de la pierre de dimensions plus grandes comme eux-mêmes le proposent; ils devront être avertis que cette permission ne fait qu'acquiescer à leur demande et ne leur ordonne pas de faire ce changement."

J'ai mis sous les yeux de sir Hector votre longue dépêche du 2, ainsi que mes télégrammes des 16 et 20 avril, et mes lettres les confirmant; et le télégramme ci-dessus vous a été envoyé à sa demande.

Je suis d'avis que les entrepreneurs auraient dû formuler leur demande par écrit avant qu'on leur permît de changer les assises, mais comme ils ne l'ont pas fait et que, sans observer les formalités voulues, ils ont demandé ici la permission d'effectuer ce changement, on la leur a accordée; je vais les informer ici de cette décision du ministre, et qu'il ne leur sera pas payé de supplément à cause du changement en question.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

L'honorable J. W. TRUTCH, C.M.G., agent fédéral, Victoria, C.-B.

MÉMOIRE POUR LE MINISTRE DANS L'AFFAIRE DU BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 21 janvier 1885.

D'après les plans sur lesquels est basé le contrat, la longueur utile du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B., est de 380 pieds; la largeur du fond ou du radier, 65 pieds, et celle du couronnement ou au niveau du sol, 90 pieds; la largeur de l'entrée est de 65 pieds, avec, soit 25 pieds sur le seuil à marée haute ordinaire.

Les plans indiquent, et le contrat stipule la construction, à la tête du bassin, de radiers et d'une enclave de caisson en prévision de la construction, à une date ultérieure, d'un autre bassin au delà du bassin actuel; ces radiers, etc., occupent une longueur de 50 pieds 6 pouces, et sont pratiquement inutiles pour tout objet relatif au bassin. Ils ne font qu'augmenter les frais de construction du bassin, sans rien ajouter à son utilité.

On a dit que le bassin était trop court, et devrait être allongé, non en vue du trafic actuel, mais du trafic à venir, parce que la tendance est d'agrandir les navires à mesure qu'augmente le commerce.

Les vapeurs qui voyagent maintenant entre l'Europe et les ports de l'Atlantique sont d'une longueur variant de 360 à 460 pieds; et on peut supposer que des steamers d'une pareille classe peuvent fréquenter le littoral canadien du Pacifique; on a donc agité la question de savoir s'il n'est pas mieux, aujourd'hui que l'occasion s'en présente, de construire le bassin d'une longueur suffisante pour recevoir cette catégorie de vapeurs.

En tant que j'ai pu m'en assurer, je ne crois pas qu'aucune augmentation en longueur soit nécessaire ponr les vaisseaux de Sa Majesté.

Le *Minotaur*, l'*Agincourt* et le *Northumberland* ont chacun 400 pieds de long, et je sais personnellement que le *Northumberland* tire 28 pieds d'eau, ce qui est trop fort pour lui permettre d'entrer dans le bassin.

L'*Inflexible* a 320 pieds de longueur et 75 de largeur, et l'*Ajax* et l'*Agamemnon* ont chacun 321 pieds de long et 68 de largeur, mais ces navires sont trop larges pour entrer dans le bassin.

Après ceux-ci, les plus longs vaisseaux de la marine sont l'*Inconstant*, le *Shah*, l'*Iris* et le *Mercury*, dont la longueur respective varie de 300 à 337 pieds, et qui tous pourraient être introduits dans le bassin pourvu que leur tirant d'eau ne dépasse pas 25 pieds.

Comme je l'ai déjà dit, les travaux pour une seconde entrée à la tête du bassin sont et resteront inutiles, et si le fond du bassin était complété et ces travaux supprimés, on aurait une longueur additionnelle de 50 pieds sans sortir des limites du contrat actuel, moyennant une dépense supplémentaire, soit, de $35,000, ou un total de $410,000.

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 2 février* 1885.

Vu un mémoire du ministre des travaux publics, en date du 26 janvier 1885, exposant qu'on a représenté que le bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B., dont les travaux d'achèvement sont actuellement donnés à l'entreprise, va, s'il est construit en conformité du plan actuel, se trouver trop court—non pour les navires employés dans le présent trafic, mais pour ceux qui le seront dans le trafic à venir, la tendance étant d'agrandir les bâtiments à mesure qu'augmente le commerce.

Que d'après les plans sur lesquels est basé le contrat, la longueur utile du bassin sera de 380 pieds, la largeur du fond ou du radier, 65 pieds, et celle du couronnement

ou au niveau du sol, 90 pieds ; la largeur de l'entrée, 65 pieds, avec, soit, 25 pieds sur le seuil à marée haute ordinaire.

Que les vapeurs qui voyagent maintenant entre l'Europe et les ports de l'Atlantique sont d'une longueur variant de 360 à 460 pieds, et on peut supposer que des steamers d'une pareille classe fréquenteront le littoral canadien du Pacifique.

Qu'en conséquence, on a agité la question de savoir s'il n'est pas mieux, aujourd'hui que l'occasion s'en présente, de construire le bassin d'une longueur suffisante pour recevoir cette catégorie de vapeurs.

Le ministre des travaux publics représente que l'ingénieur en chef de son département fait rapport qu'en tant qu'il a pu s'en assurer, aucune augmentation dans la longueur du bassin n'est nécessaire, à ce qu'il croit, pour les vaisseaux de Sa Majesté. Il dit que le *Minotaur*, *l'Agincourt* et le *Northumberland* ont chacun 400 pieds de long ; que ce dernier tire 28 pieds d'eau, ce qui est trop fort pour lui permettre d'entrer dans le bassin ; que l'*Inflexible*, l'*Ajax* et l'*Agamemnon* ont chacun 320 pieds de longueur, mais qu'à cause de leur largeur, l'*Inflexible* ayant 75 pieds de large, l'*Ajax* et l'*Agamemnon* chacun 68 pieds, ces vaisseaux ne pourront pas non plus pénétrer dans le bassin ; qu'après ceux-ci, les plus longs vaisseaux de la marine anglaise sont l'*Inconstant*, le *Shah*, l'*Iris* et le *Mercury*, dont la longueur respective varie de 300 à 337 pieds, et qu'on pourrait introduire dans le bassin pourvu que leur tirant d'eau ne dépasse pas 25 pieds.

Le ministre représente en outre que les plans indiquent et le contrat stipule la construction, à la tête du bassin, de radiers et d'une enclave de caisson en prévision de la construction, à une date ultérieure, d'un autre bassin au delà du bassin actuel ; et l'ingénieur en chef fait rapport que ces radiers, etc., qui occupent une longueur de 50 pieds 6 pouces, sont et resteront pratiquement inutiles pour tout objet relatif au bassin—ne faisant qu'en augmenter les frais de construction sans rien ajouter à son utilité—et que si le fond du bassin était terminé et ces travaux supprimés, on aurait une longueur additionnelle de 50 pieds sans sortir des limites du contrat actuel, moyennant une dépense supplémentaire, soit, de $35,000, ou un total de $410,000.

Le ministre recommande qu'autorisation soit donnée à l'effet qu'on ne construise pas les radiers et l'enclave de caisson compris dans les plans, etc., et dont il est ici question, et qu'on complète le fond du bassin moyennant la dépense additionnelle de trente-cinq mille piastres ($35,000), telle qu'estimée.

Le comité adopte les recommandations ci-dessus, et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, *greffier du Conseil privé.*

L'honorable ministre des travaux publics.

A L'INGÉNIEUR FAISANT LE DEVIS D'ESTIMATION, INSÉRER DANS

1—Estimation mensuelle ou finale.
2—La date jusqu'à laquelle est faite cette estimation.
3—Le nom de l'entrepreneur.
4—Marché à forfait ou supplément.
5 et 7—Numéro de la lettre du département à l'ingénieur, donnant ordre d'exécuter l'ouvrage.
6—Nom de la personne à qui cette lettre est adressée.
8—Date de cette lettre.
9—Maximum de la dépense autorisée par lettre.
10—Nature de l'ouvrage auquel la somme est affectée.

Faire un devis estimatif des seuls travaux compris dans le contrat, et un devis séparé de chaque ouvrage supplémentaire ordonné. Rattacher ensemble les diverses estimations par une récapitulation du tout à la fin.

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

Numéro de l'estimation.....

Désignation des travaux—bassin de radoub d'Esquimalt.

Nom de l'entrepreneur—Larkin, Connolly et Cie.

Numéro du contrat—685.

Date du contrat—8 novembre 1884.

(1) Evaluation finale modifiée des travaux faits et des matériaux livrés depuis le commencement de ces travaux jusqu'au (2) 31 décembre 1887, par (3) Larkin, Connolly et Cie, pour (4) ouvrages supplémentaires par la lettre (5) n°.....

Les travaux dont le détail est donné dans cette estimation, ont été exécutés en vertu d'un ordre du département des travaux publics à (6).....(7) n° .....date (8).....188... autorisant une dépense de (9) $.....(10) pour.....

N° de l'article.	Nature des travaux et des matériaux.	—	Quantité.	Prix.	—	—
					$ cts.	
	Pour ouvrages faits, matériaux fournis, d'après le compte ci-joint.....	.....	.....	.....	23,015 73	

Feuille d'estimation courante et finale.

	Ouvrages supplémentaires	$ cts.	$ cts
1886. Du 1er au 30 novembre.	Omis dans le compte de novembre—		
	Remplissage derrière les égouts—		
	Contremaître, 10 heures, à 40c	4 00	
	Main-d'œuvre, 56 heures, à 30c	16 80	
			20 80
	Peinturage des bâtiments, peintre, 32 heures, à 50c		16 00
	Nettoyage des ventelles, main-d'œuvre, 30 heures, à 30c		9 00
Du 1er au 31 décembre.	Construction de cabinets d'aisance, charpentier, 73 heures, à 50c		36 50
	Peinturage de hangar au charbon et à l'huile, peintre, 10 heures à 50c		5 00
	Entretien des feux sous les chaudières—		
	Aide-machiniste, 14 heures, à 50c	7 00	
1887.	Houille fournie, 2 tonnes, à $10	20 00	
			27 00
Du 1er au 31 janvier...	Nettoyage des machines, etc., machiniste, 117 heures, à 60c	70 20	
	Matériaux fournis—		
	Déchets de coton, 9 lbs, à 12c	1 08	
	Toile d'émeri, 2 douz. de feuilles, à $1.50	3 00	
	Pétrole, 5 gallons, à 45c	2 25	
	Huile de lard, 5 gallons, à $1.20	6 00	
	Suif, 5 livres, à 15c	0 75	
			83 28
Du 1er au 28 février...	Entretien des feux sous les chaudières—		
	Aide-machiniste, 239 heures, à 50c	119 50	
	Main-d'œuvre, 18 heures, à 30c	5 40	
	Attelage, 7½ heures, à $1	7 50	
	Houille fournie, 4 tonnes, $10	40 00	
			172 40
Du 1er au 31 mars. ...	Nettoyage des égouts de surface, main-d'œuvre, 15 heures, à 30c		4 50
	Polissage des soupapes, chaudières principales—		
	Machiniste, 30 heures, à 60c	15 00	
	Aide-machiniste, 25 heures, à 50c	12 50	
			27 50
	Installer les embrayages à la machine auxiliaire—		
	Machiniste, 10 heures, à 60c	6 00	
	Aide-machiniste, 10 heures, à 50c	5 00	
			11 00
	Faire des joints pour la machine principale—		
	Machiniste, 30 heures, à 60c	18 00	
	Aide-machiniste, 30 heures, à 50c	15 00	
			33 00
	Nettoyer les puits, tiges, etc., des pompes principales—		
	Machiniste, 10 heures, à 60c	6 00	
	Aide-machiniste, 20 heures, à 50c	10 00	
			16 00
	Enlever le revêtement de bois du cylindre de la pompe principale pour faire des joints dans le tuyau de cuivre, charpentier, 5 h., à 50c		2 50
	Nettoyer la chaudière, boucher les fuites d'eau, etc., aide-machiniste, 20 heures, à 60c		10 00
	Percer des trous dans le tuyau à vapeur et poser des graisseurs—		
	Machiniste, 5 heures, à 60c	3 00	
	Aide-machiniste, 5 heures, à 50c	2 50	
			5 50
	Nettoyer les puits principaux et auxiliaires—		
	Contremaître, 10 heures, à 40c	4 00	
	Main-d'œuvre, 60 heures, à 30c	18 00	
			22 00
	Nettoyer le tablier en face des murs des quais, main-d'œuvre		7 50
	Nettoyer les emboîtures des rouleaux et enlever les saletés—		
	Main-d'œuvre, 90 heures, à 30c	27 00	
	Grue à vapeur, 5 heures, à $2.50	12 50	
			39 50
	Assèchement du bassin au moyen de la pompe auxiliaire, 26 h., à $3		78 00
	Placer la pompe comme ci-dessus—		
	Charpentier, 10 heures, à 50c	5 00	
	Main-d'œuvre, 15 heures, à 30c	4 50	
	Nettoyer la machine auxiliaire, 5 heures, à 60c	3 00	
			12 50
	Nettoyer les ventelles, main-d'œuvre, 25 heures, à 30c		7 50
	Matériaux fournis—		
	Limes, 3, à $1	3 00	
	Bidons injecteurs, 2, à $1	2 00	
	Soupape sphérique de 1 pouce	2 00	
	Raccord de 1½ pouce	1 25	
			8 25

		$ cts.	$ cts.
1887.	OUVRAGES SUPPLÉMENTAIRES—*Suite.*		
Du 1er au 30 avril.....	Arrêter le tiroir dans le puits de la pompe principale—		
	Charpentier, 5 heures, à 50c.....	2 50	
	Main-d'œuvre, 5 heures, à 30c.....	1 50	
			4 00
	Faire des supports de lampes, charpentier, 8 heures, à 50c.....	.....	4 00
	Nettoyer la machine principale, aide-machiniste, 30 heures, à 50c..	.....	15 00
	Enlever le revêt. de l'enc. du caisson, main-d'œuvre, 62 hrs., à 30c.	.....	18 60
	Fabriq. et mettre en place des supports pour les indic. du vide—		
	Charpentier, 2½ heures, à 50c.....	1 25	
	Aide-machiniste, 6 heures, à 50c.....	3 00	
			4 25
	Descendre la poulie à chaîne dans l'enclave du caisson—		
	Tailleur de pierre, 65 heures, à 50c.....	32 50	
	Forgeron, 32½ heures, à 50c.....	16 25	
	Aide-forgeron, 32½ heures, à 40c.....	13 00	
			61 75
	Remettre en place le chapeau de l'arbre moteur de la pompe principale, aide-machiniste, 20 heures, à 50c.....	.....	10 00
	Faire de nouvelles clavettes pour les tiges, pompe auxiliaire—		
	Forgeron, 8 heures, à 50c.....	4 00	
	Aide, 8 heures, à 40c.....	3 20	
			7 20
	Pratiq. des redans dans le couronn. à l'ext. de l'enc. du caisson—		
	Tailleurs de pierre, 30 heures, à 50c.....	15 00	
	Forgeron, 15 heures, à 50c.....	7 50	
	Aide-forgeron, 15 heures, à 40c.....	6 00	
			28 50
	Mettre en place un manomètre dans les principaux tuyaux à vapeur, machiniste, 5 heures, à 60c.....	.....	3 00
	Mettre un cercle en fer autour du cylindre de la pompe auxiliaire—		
	Machiniste, 5 heures, à 60c.....	3 00	
	Forgeron, 5 heures, à 50c.....	2 50	
	Charpentier, 5 heures, à 50c.....	2 50	
			8 00
	Monter la pompe auxiliaire et la transporter à l'usine à fer Albion pour la faire réparer—		
	Aide-machiniste, 24 heures, à 50c.....	12 00	
	Main-d'œuvre, 90 heures, à 30c.....	27 00	
	Attelage, 5 heures, à $1.....	5 00	
			44 00
	Nettoyer le radier du bassin, main-d'œuvre, 40 heures, à 30c.....	.....	12 00
	Nettoyer la pompe auxiliaire, aide-machiniste, 50 heures, à 30c....	.....	25 00
	Enlever le pavage du radier pour diminuer la pression—		
	Contremaître, 5 heures, à 40c.....	2 00	
	Main-d'œuvre, 15 heures, à 30c.....	4 50	
			6 50
	Matériaux fournis—		
	Déchets de coton, 35 lbs., à 12c.....	4 20	
	Plombagine, 5 lbs. à 20.....	1 00	
	Huile de lard, 20 gallons, à $1.20.....	24 00	
	Pétrole, 10 gallons, à 45c.....	4 50	
			33 70
Du 1er au 31 mai.....	Remettre en place le nouveau cylindre de la pompe auxiliaire, faire des joints, peinturer, etc.—		
	Machiniste, 130 heures, à 60c.....	78 00	
	Peintre, 50 heures, à 50c.....	25 00	
	Contremaître, 3 heures, à 40c.....	1 20	
	Main-d'œuvre, 32 heures, à 30c.....	9 60	
			113 80
	Remplir de nouveau, aplanir et étendre du gravier derrière les murs des quais—		
	Contremaître, 43 heures, à 40c.....	17 20	
	Journaliers, 485 heures, à 30c.....	145 50	
	Cheval, charrette et conducteur, 22 heures, à 75c.....	16 50	
			179 20
	Déblayer et aplanir, poser les fondations de cabinets d'aisance et faire des charrois pour cet objet—		
	Charpentier, 240 heures, à 50c.....	120 00	
	Main-d'œuvre, 70 heures, à 30c.....	21 00	
	Attelage, 20 heures, à $1.....	20 00	
			161 00
	Percer le reste des bajoyers d'écluses pour recevoir la fonte des poulies qui supportent la chaîne sans fin dans l'enclave du caisson—		
	Tailleur de pierre, 30 heures, à 50c.....	15 00	
	Forgeron, 15 heures, à 50c.....	7 50	
	Aide-forgeron, 15 heures, à 40c.....	6 00	
			28 50
	Confectionner un support dans la chambre des machines, charpentier, 10 heures, à 50c.....	.....	5 00

		$ cts	$ cts
1887. Du 1er au 31 mai.....	OUVRAGES SUPPLÉMENTAIRES—*Suite.*		
	Enlever la machine principale, pour éprouver le caisson elle se détraqua et elle fut démontée—		
	Machiniste, 44 heures, à 60c.....	26 40	
	Aide-machiniste, 24 heures, à 50c.....	12 00	
			38 40
	Assèchement du bassin au moyen de la pompe auxiliaire après que la machine principale se fut détraquée—		
	Mécanicien, 246 heures, à 50c.....	123 00	
	Chauffeur, 251 heures, à 40c.....	100 40	
	Charrier du charbon aux chaudières.....	44 10	
			267 50
	Bétonnage autour des murs en ailes, côtés est et ouest, et apporter du ciment de Victoria—		
	Contremaître, 29 heures, à 40c.....	11 60	
	Main-d'œuvre, 370 heures, à 30c.....	111 00	
	Attelage, 5 heures, à $1.....	5 00	
			127 60
	Confectionner un renfort pour la chopinette de la pompe auxiliaire—		
	Forgeron, 5 heures, à 50c.....	2 50	
	Aide-forgeron, 5 heures, à 40c.....	2 00	
			4 50
	Enlever les cylindres et la boîte à vapeur de la machine principale pour les remplacer par de nouveaux, et les charger—		
	Machiniste, 10 heures, à 60c.....	6 00	
	Aide-machiniste, 10 heures, à 50c.....	5 00	
	Chauffeur, 5 heures, à 40c.....	2 00	
	Contremaître, 2½ heures, à 40c.....	1 00	
	Main-d'œuvre, 8 heures, à 30c.....	2 40	
	Grue à vapeur, 2½ heures, à $2.50.....	6 25	
			22 65
	Le nouveau couvercle de la pompe auxiliaire s'étant brisé, mettre des renforts et des boulons, faire de nouveaux joints et remettre en place—		
	Machiniste, 15 heures, à 60c.....	9 00	
	Aide-machiniste, 5 heures, à 50c.....	2 50	
			11 50
	Enlever de la machine principale le piston et la tige opposés et les porter à Victoria—		
	Machiniste, 10 heures, à 60c.....	6 00	
	Aide-machiniste, 10 heures, à 50c.....	5 00	
	Chauffeur, 10 heures, à 40c.....	4 00	
	Attelage, 5 heures, à $1.....	5 00	
			20 00
	Amener un chalan chargé de gravier pour bétonnage dans les murs en ailes, cabestans, etc., et le décharger—		
	Contremaître, 10 heures, à 40c.....	4 00	
	Main-d'œuvre, 120 heures, à 30c.....	36 00	
	Attelage, 5 heures, à $1.....	5 00	
	Remorqueur à vapeur, 5 heures, à $2.50.....	12 50	
	Grue à vapeur, 6 heures, à $2.50.....	15 00	
			72 50
	Creuser pour la pompe centrifuge, à l'ouest du hangar au charbon—		
	Contremaître, 10 heures, à 40c.....	4 00	
	Main-d'œuvre, 100 heures, à 30c.....	30 00	
	Cheval, charrette et conducteur, 20 heures, à 75c.....	15 00	
			49 00
	Matériaux fournis—		
	3 vgs. de caoutchouc de 8 pces., 23 lbs., à 60c.....	13 80	
	1 tube de niveau.....	1 00	
	Liine, de 16 pces.....	1 00	
	1 brosse à peinturer de 1½ pc.....	1 50	
	Huile bouillie, 3 gallons, à $1.30.....	3 90	
	Minium, 5 lbs., à 10c,.....	0 50	
	Bois pour cabinets d'aisance, de 8 pces. sur 10, 1,800 pds., à 14c.	25 20	
	Térébenthine, 5 gallons, à $1.....	5 00	
	Minium, 30 lbs., à 10c.....	3 00	
	Clous, 2 barils, à $5.....	10 00	
	Huile de lard, 5 gallons, à $1.20.....	6 00	
	Blanc de plomb, 25 lbs., à 12c.....	3 00	
	Boulons de cuivre pour les robinets de condenseurs, n° 24.....	31 25	
	Suif, 41 lbs., à 12½c.....	5 12	
	Gonds de 6 pces. pour cabinets d'aisance, 8 paires, à 35c.....	2 80	
	Mèches de 3 pces., 2 assortiments, à 35c.....	0 70	
	Mèches de 2 pces., 6 assortiments, à $1.50.....	2 10	
	Serrures, 8, à $1.....	8 00	
	do 2, à $1.50.....	3 00	
	Suif, 41 lbs., à 12½c.....	5 12	

		$ cts.	$ cts.
1887.	OUVRAGES SUPPLÉMENTAIRES—*Suite.*		
Du 1er au 31 mai. ...	Matériaux fournis—		
	Huile de lard, 5 galls. à $1.20	6 00	
	Déchets de coton, 25 lbs, à 12c	3 00	
	Renfort en fer autour de la chopinette, 50 lbs, à 12½c	5 00	
	Suif, 41 lbs, à 12½c	5 12	
	Huile de lard, 5 galls, à $1.20	6 00	
	Pétrole, 5 galls, à $1.45	2 25	
	Houille fournie pendant 9 mois, 71 tonnes, à $7	497 00	
	Eau fournie do 180 do à $1	180 00	
	do pour le béton, 38 tonnes, à $5	190 00	
			1,026 36
Du 1er au 30 juin.....	Pratiquer des redans et remettre en place l'écoinçon du radier extérieur brisé pendant l'opération du levage du caisson—		
	Tailleur de pierre, 30 heures, à 50c	15 00	
	Forgeron, 15 heures, à 50c	5 50	
	Aide-forgeron, 15 heures, à 40c	6 00	
			28 50
	Pratiq. des trous dans la maçonn. pour les tuy. à vap. de la pompe centrif., aussi dans le mur du puits de la pompe auxil. pour mettre un renf. autour de la chop., pratiq. un redan pour la fermet. de l'anc. pompe d'épuisement, tailleur de pierre, 30 heures, à 50c		15 00
	Faire un grillage pour le canal de décharge, mur du quai, et percer les bajoyers d'écluses pour ce canal—		
	Tailleur de pierre, 14 heures, à 50c	7 00	
	Forgeron, 25 heures, à 50c	12 50	
	Aide-forgeron, 25 heures, à 40c	10 00	
			29 50
	Couvrir de nouveau le revêtement en caoutchouc enlevé dans l'opération du levage du caisson—		
	Plongeurs, 14 heures, à $10	140 00	
	Aide-plongeurs, 14 heures, à 60c	8 40	
			148 40
	Charrier du charbon à partir du quai jusqu'au hangar à houille, cheval, tombereau et charretier, 60 heures, à 75c		45 00
	Taill. de la maç. pour l'alignem. jusq. supp. de la pompe auxiliaire—		
	Tailleur de pierre, 25 heures, à 50c	12 50	
	Forgeron, 9 heures, à 50c	4 50	
	Aide-forgeron, 8¾ heures, à 40c	3 50	
			20 50
	Creuser pour mettre en place la pompe centrifuge—		
	Contremaître, 45 heures, à 40c	18 00	
	Main-d'œuvre, 295 heures, à 30c	73 50	
			91 50
	Pratiquer un barrage temporaire en arrière des ventelles—		
	Contremaître, 14 heures, à 40c	5 60	
	Main-d'œuvre, 55 heures, à 30c	16 50	
			22 10
	Mettre à sec le bassin au moyen de la pompe auxiliaire pour faire l'épreuve du caisson—		
	Mécanicien, 61 heures, à 50c	30 50	
	Chauffeur, 61 heures, à 40c	24 40	
	Charrier du charbon, 30 heures, à 30c	9 00	
			63 90
	Apporter du ciment de Victoria pour le lestage du caisson, et le décharger—		
	Remorqueur à vapeur, 5 heures, à $2.50	12 50	
	Contremaître, 6 heures, à 40c	2 40	
	Main-d'œuvre, 25 heures, à 30c	7 50	
	Grue à vapeur, 1 heure, à $2.50	2 50	
			24 90
	Cribler et charrier du sable et gâcher du mortier pour le second pont du caisson—		
	Contremaître, 12 heures, à 40c	4 80	
	Maie-d'œuvre, 118 heures, à 30c	35 40	
	Tombereaux, 10 heures, à 75c	7 50	
			47 70
	Nettoyer les chaudières, désaccorder la pompe auxiliaire, faire de nouveaux raccord. pour la pompe centrifuge et de nouveaux joints dans les chaudières, etc., machiniste, 350½ heures, à 60c		210 30
	Construire des cabinets d'aisance, charpentiers, 150 heures, à 50c		57 50
	Façonner, placer, enlever et remettre en place des pièces de bois pour le barrage dans la rainure de l'entrée de l'enclave du caisson, entretenir la vapeur et pomper—		
	Charpentier, 45 heures, à 50c	22 50	
	Machiniste, 20 heures, à 60c	12 00	
	Chauffeur, 20 heures, à 40c	8 00	
	Contremaître, 25 heures, à 40c	10 00	
	Main-d'œuvre, 70 heures, à 30c	21 00	
	Grue à vapeur, 25 heures, à $2.50	62 50	
			136 00

1887.	Ouvrages supplémentaires—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
Du 1er au 30 juin.....	Matériaux fournis—		
	Lime ronde de $\frac{5}{8}$ de pouce	1 00	
	Gratte de $2\frac{1}{2}$ pcs pour le nettoyage des tubes	3 00	
	Fer rond de $\frac{5}{8}$ de pouce, 187 lbs, à 8c	14 96	
	Lime douce de 14 pcs	1 25	
	Huille bouillie, 5 galls, à $1.20	6 00	
	Blanc de plomb, 30 lbs, à 12c	3 60	
	Huile de lard, 5 galls, à $1.20	6 00	
	Brosse à tubes, de $1\frac{1}{4}$ pc	2 50	
	Blanc de plomb, 25 lbs, à 12c	3 00	
	Raccord de $1\frac{1}{4}$ pc	0 80	
	Bidon injecteur	1 00	
	Huile de lard, 5 gallons, à $1.20	6 00	
	Coton pour calfater le barrage de l'enclave du caisson	15 00	
	Serrures et verrous pour cabinets d'aisance	3 50	
	Suif, 41 lbs, à $12\frac{1}{2}$c	5 12	
	Pétrole, 5 galls, à 45c	2 25	
	Tubes de niveau, 3, à $1.50	4 50	
	Houille fournie, 67 tonnes, à $7	469 00	
	Bois de c. fourni pour le barr. de l'enc. du caiss., 9,765 pds, à 16c.	156 24	
	Eau fournie pour les chaudières, 30 tonnes, à $1	30 00	
			757 62
Du 1er au 31 juillet.....	Nettoyer la machine et la pompe auxiliaires, les machines et les pompes principales, aide-michiniste, 25 heures, à 50c	.....	12 50
	Aider à mettre en place le nouv. cylindre, manœuvres 100 hrs, à 30c.	.....	30 00
	Façon., placer, enlever et remett. en place des pièces de bois embouvetées pour le barr. de l'enc. du caiss., entret. la vap., etc.—		
	Charpentier, 30 heures, à 50c	15 00	
	Contremaître, 30 heures, à 40c	12 00	
	Plongeurs, 24 heures, à $10	240 00	
	Grue à vapeur, 30 heures, à $2.50	75 00	
	Main-d'œuvre, 90 heures, à 30c	27 00	
	Machiniste, 30 heures, à 60c	18 00	
	Chauffeur, 30 heures, à 40c	12 00	
			399 00
	Etablir la pompe centrif. dans la chamb. du caiss. pour la mett. à sec—		
	Contremaître, 21 heures, à 40c	8 40	
	Charpentier, 55 heures, à 50c	27 50	
	Manœuvre, 130 heures, à 30c	39 00	
	Machiniste, 65 heures, à 50c	32 50	
			107 40
	Manœuvrer les pompes centrifuge et auxiliaire, plonger et calfater pour boucher une voie d'eau—		
	Plongeurs, 10 heures, à $10	100 00	
	Aides-plongeurs, 20 heures, à 60c	12 00	
	Aide-machiniste, 128 heures, à 50c	64 00	
	Chauffeur, 130 heures, à 40c	52 00	
	Charpentier, 40 heures, à 50c	20 00	
			248 00
	Enlever les pièces de défense du caisson pour les équarrir, ôter les boulons, etc.—		
	Charpentier, 20 heures, à 50c	10 00	
	Main-d'œuvre, 90 heures, à 30c	27 00	
	Machiniste, 20 heures, à 60c	12 00	
	Chauffeur, 24 heures, à 40c	9 60	
	Grue à vapeur, 10 heures, à $2.50	25 00	
			83 60
	Enlever les pièces de défense du barrage de la chambre du caisson et les remiser—		
	Contremaître, 10 heures, à 40c	4 00	
	Main-d'œuvre, 70 heures, à 30c	21 00	
	Attelage, 10 heures, à $1	10 00	
	Grue à vapeur, 10 heures, à $2.50	25 00	
			60 00
	Enlever la pompe centrifuge de la chambre du caisson—		
	Contremaître, 12 heures, à 40c	4 80	
	Main-d'œuvre, 58 heures, à 30c	17 40	
			22 20
	Remettre en place les tins déplacés—		
	Plongeur, 4 heures, à $10	40 00	
	Aide-plongeur, 8 heures, à 60c	4 80	
	Contremaître, 10 heures, à 40c	4 00	
	Main-d'œuvre, 70 heures, à 30c	21 00	
			69 80
	Boucher par des coins et calfater une voie d'eau dans le caisson, charpentier, 6 heures, à 50c	.....	3 00
	Conf. des défenses pour les radiers extérieurs, charp., 22 hrs, à 50c.	.....	11 00

		$ cts.	$ cts.
1887. Du 1er au 31 juillet.....	OUVRAGES SUPPLÉMENTAIRES—*Suite.*		
	Faire des trous dans la maçonnerie pour des boulons assujétissant les défenses des radiers extérieurs—		
	Main-d'œuvre, 24 heures, à 30c	7 20	
	Forgeron, 6 heures, à 50c	3 00	
	Aide-forgeron, 6 heures, à 40c	2 40	
			12 60
	Décharger de la houille et la charrier aux chaudières principales—		
	Grue à vapeur, 11 heures, à $2.50	27 50	
	Contremaître, 11 heures, à 40c	4 40	
	Main-d'œuvre, 86 heures, à 30c	25 80	
	Cheval, tombereau et charretier, 20 heures, à 75c	15 00	
			72 00
	Nettoyer et gratter les gradins, etc., radier du bassin, après que le *Cormorant* y fut introduit, et enlever les débris—		
	Contremaître, 30 heures, à 40c	12 00	
	Main-d'œuvre, 483 heures, à 30c	144 90	
	Grue à vapeur, 30 heures, à $2.50	75 00	
			231 90
	Parer les pièces de bois du caisson, en les revêtant d'une bande de 1½ pouce, et les remettre en place—		
	Charpentier, 450 heures, à 50c	225 00	
	Main-d'œuvre, 105 heures, à 30c	31 50	
	Grue à vapeur, 12½ heures, à $2.50	31 25	
			387 75
	Pomper avec la pompe auxiliaire pour assécher la chambre du caisson, afin d'y mettre en place les pièces de bois—		
	Aide-machiniste, 128 heures, à 50c	64 00	
	Chauffeur, 132 heures, à 40c	52 80	
			116 80
	Transporter du matériel hors du bassin—		
	Contremaître, 5 heures, à 40c	2 00	
	Main-d'œuvre, 10 heures, à 30c	3 00	
	Attelage, 5 heures, à $1	5 00	
			10 00
	Creuser le mur pour la pompe centrifuge, enlever la roche, etc.—		
	Perceurs, 430 heures, à 30c	129 00	
	Forgeron, 45 heures, à 50c	22 50	
	Aide-forgeron, 45 heures, à 40c	18 00	
			169 50
	Charrier de la houille aux chaudières princip., attelage, 55 h., à $1	.....	55 00
	Oter la boue et les copeaux de la chambre du caisson et placer un nouveau grillage sur les soupapes supérieures du bassin—		
	Contremaître, 10 heures, à 40c	4 00	
	Main-d'œuvre, 50 heures, à 30c	15 00	
	Chèvre, 10 heures, à $2.50	25 00	
	Attelage, 10 heures, à $1	10 00	
			54 00
	Pomper avec la pompe auxiliaire pour assécher le bassin afin d'en enlever les débris qui s'y étaient accumulés—		
	Mécanicien, 204 heures, à 60c	122 40	
	Chauffeur, 204 heures, à 40c	81 60	
			204 00
	Tailler de la pierre pour le débarcadère—		
	Tailleur de pierre, 20 heures, à 50c	10 00	
	Forgeron, do	10 00	
	Aide-forgeron, 20 heures, à 40c	8 00	
			28 00
	Charrier du ciment de Victoria pour le puits de la pompe centrifuge, attelage, 13 heures, à $1	.....	13 00
	Matériaux fournis—		
	Caoutchouc de 8 pcs, 26 lbs., à 60c	15 60	
	Cordonnet, 100 pieds, à 4c	4 00	
	Suif, 40 lbs., à 12½c	5 00	
	Huile de lard, 5 galls., à $1.20	6 00	
	Minium, 150 lbs., à 10c	15 00	
	Blanc de plomb, 150 lbs., à 12c	18 00	
	Pétrole, 10 galls., à 45c	4 50	
	Meule, 41 lbs., à 5c	2 05	
	do monture	1 50	
	Tarière à bâtiments, de ¾ de pc., 4, à $1.50	6 00	
	Blanc de plomb, 200 lbs., à 12c	24 00	
	Minium do 10c	20 00	
	Huile bouillie, 5 galls., à $1.30	6 50	
	Huile de lard, do 1.20	6 00	
	Déchets, 25 lbs., à 12c	3 00	
	Huile de lard, 7 galls., à $1.20	8 40	
	Clous de 4d., baril, à 5c	5 50	
	Vis de 1½ pc., 1 grosse, à $1.50	1 50	

1887.	Ouvrages supplémentaires—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
Du 1er au 31 juillet.....	Matériaux fournis—		
	Coupilles de 2 pcs. 5 lbs., à 10c	0 50	
	Mèches de 2 pcs., 1 paire, à 15c	0 15	
	Clous de 4d. et de 6d., 30 lbs., à 5c	1 50	
	Huile de lard, 3 galls., à $1.20	3 60	
	Pièce de tuyau 5×10 et bride pour la pompe centrifuge	16 00	
	Tuyau d'aspiration pour do	35 00	
	Huile de lard, 5 galls., à $1.20	6 00	
	Pétrole, 10 galls., à 45c	4 50	
	Clous forgés de 1½ pc., 10 lbs., à 15c	1 50	
	do 2 pc., 5 lbs., à 14c	0 70	
	Papier sablé, assorti, 2 douz., à 30c	0 60	
	Térébenthine, 5 galls., à $1	5 00	
	Terre d'ombre, 12½ lbs., à 24c	3 00	
	Jaune de chrome, 12½ lbs., à 22c	2 75	
	Pinceau de 3½ pcs	1 75	
	Vernis, 1 gallon	5 00	
	Caoutchouc de $\frac{1}{16}$ pc., 6 lbs, à 60c	3 60	
	Bois de construction pour les cabinets d'aisance	232 35	
	Bardeaux, 4 M., à $3	12 00	
	Charriage du bois pour le barrage de la chambre du caisson, 9,765 pds., à $2.50	24 41	
	Houille fournie dans le cours du mois et remisée, 100 ton,. à $7	700 00	
	Poudre emp. au pétard. du puits de la pompe centrif., 60 lbs., à $1	60 00	
	Eau fournie pendant le mois, 510 tonnes, à $1	510 00	
	Cim. de Portl. pour les par. du puits de la pompe cent., 30 brl., à $5	150 00	
			1,932 46
Du 1er au 31 août.....	Tailler de la pierre pour le débarcadère, le mur du quai de l'est, et confect. des gonds et des verrous pour la porte de la clôt.—		
	Tailleur de pierre, 237 heures, à 50c	117 50	
	Forgeron, 235 heures, à 50c	117 50	
	Aides-forgerons, 235 heures, à 40c	94 00	
	Grue à vapeur, 67½ heures, à $2.50	168 75	
			497 75
	Pomper pendant le temps que le *Cormorant* et la *Caroline* ont été dans le bassin—		
	Mécanicien, 380 heures, à 60c	228 00	
	Chauffeur, 375 heures, à 40c	150 00	
			378 00
	Construire des cabinets d'aisance, charpentiers, 445 heures, à 50c	.....	225 50
	Transporter de la houille au hangar, chev. et tomber., 20 h., à 75c	.....	15 00
	Transp. de la pierre et la charger pour le puits de la pompe cent.—		
	Contremaître, 28 heures, à 40c	11 20	
	Main-d'œuvre, 160 heures, à 30c	48 00	
	Cheval et camion, 23 heures, à 75c	17 25	
			76 45
	Charriage et creusage, puits de la pompe centrifuge, main-d'œuvre, 180 heures, à 30c	.....	54 00
	Transporter du bois pour clôture, attelage, 50 heures, à $1	.....	50 00
	Transporter du ciment de Victoria pour le débarc., le puits de la pompe centrifuge et les cabestans, attelage, 20 h., à $1	.....	20 00
	Pratiquer des redans p. les emboît. de la grille de f. à la tête circul.—		
	Tailleur de pierre, 20 heures, à 50c	10 00	
	Forgeron, 5 do	2 50	
	Aide-forgeron, 5 heures, à 40c	2 00	
			14 50
	Poser la fondation et les murs latéraux, puits de la pompe cent.—		
	Maçons, 39 heures, à 50c	19 50	
	Main-d'œuvre, 352 heures, à 30c	105 60	
	Contremaître, 24 heures, à 40c	9 60	
			134 70
	Bétonnage autour de la porte du bât. des mach., m.-d'œuv. 20 h., à 30c.	.....	6 00
	Oter la boue des puits de pompes—		
	Contremaître, 30 heures, à 40c	12 00	
	Main-d'œuvre, 140 heures, à 30c	42 00	
	Grue à vapeur, 10 heures, à $2.50	25 00	
			79 00
	Transporter de la brique pour le puits de la pompe centrifuge, attelage, 5 heures, à $1	.....	5 00
	Placer un nouveau grillage sur les soupapes du second pont du caisson, machiniste, 15 heures, à 60c	.....	9 00
	Enlever la couvert. de la chambre du caisson pour rét. l'écoinçon—		
	Main-d'œuvre, 15 heures, à 30c	4 50	
	Grue à vapeur, 5 heures, à $2.50	12 50	
			17 00

1887.	Ouvrage supplémentaire.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
1er août au 31	Manœuv. les ventelles infé., les net., etc., m.-d'œuvre, 25 h., à 30c.	.....	7 50
	Creus. des trous de pot. p. la clôture aut. de la prop. et y met. des pot.—		
	Contremaître, 50 heures, à 40 c.	20 00	
	Main-d'œuvre, 850 heures, à 30c.	255 00	
	Charpentier, 60 heures, à 50c.	30 00	
			305 00
	Faire et replacer des pièces dans les tins—		
	Charpentier, 5 heures, à 50c.	2 50	
	Main-d'œuvre, 5 heures, à 30c.	1 50	
			4 00
	Assécher le bassin avec les pompes principales, aide-machiniste, 30 heures, à 40c.	.....	12 00
	Ouvrir les vent. pour inonder le bassin afin de mettre à flot le vais. de S. M. le *Cormorant*, et enlever du matériel de l'eau—		
	Contremaître, 10 heures, à 40c.	4 00	
	Main-d'œuvre, 60 heures, à 30c.	18 00	
	Attelage, 10 heures, à $1.	10 00	
			32 00
	Rajuster le pont dérangé par la flottaison du caisson—		
	Contremaître, 5 heures, à 40c.	2 00	
	Main-d'œuvre, 30 heures, à 30c.	9 00	
			11 00
	Nettoyer les machines et chaud. princip., aide-machin., 50 h., à 50c.		
	Enlever l'écoinçon déplacé du parement intérieur du radier extérieur, le remettre en place, hourder au coulis et mettre la dermère main autour de la poulie à chaîne—	.....	25 00
	Maçon, 10 heures, à 50c.	5 00	
	Main-d'œuvre, id., 40 heures, à 30c.	12 00	
	Grue à vapeur, 5 heures, à $2.50.	12 50	
			29 50
	Calfater le parement du caisson, charpentier, 5 heures, à 50c.	.....	2 50
	Nettoyer l'aire du bassin, main-d'œuvre, 30 heures, à 30c.	.....	9 00
	Mettre en place un tuyau d'aspiration de 18 pouces pour la pompe centrifuge, et le transporter de Victoria—		
	Contremaître, 4 heures, à 40c.	1 60	
	Main-d'œuvre, 24 heures, à 30c.	7 20	
	Attelage, 20 heures, à $1.	20 00	
			28 80
	Nettoyer pour le débarcadère, mur du quai de l'est, construire et transporter de la pierre et du gravier—		
	Contremaître, 35 heures, à 40c.	14 00	
	Main-d'œuvre, 200 heures, à 30c.	60 00	
	Maçon, 25 heures, à 50c.	12 50	
	Main-d'œuvre id., 25 heures, à 30c.	7 50	
	Attelage, 25 heures, à $1.	25 00	
	Grue à vapeur, 35 heures, à $2.50.	87 50	
			206 50
	Emmagasiner des coins, blocs, etc.		
	Main-d'œuvre, 30 heures, à 30c	9 00	
	Attelage, 15 heures, à $1.	15 00	
			4 00
	Matériaux fournis—		
2 août	Jaune de chrome, 37½ lbs., à 22c	8 25	
2 do	Terre d'ombre, 25 lbs., à 24c.	6 00	
2 do	Mastic, 12 lbs., at 10c.	1 20	
5 do	Pelles à main pour cabinets d'aisance en terre, 6, à 25c.	1 50	
5 do	Vis de ¾ de pc., 1 grosse	0 75	
8 do	Bois de service de ¾ de pouce, 100 pieds, à 14c.	1 40	
9 do	Clous, de 6d. et de 8d., 2 barils, à $5	10 00	
9 do	Huile bouillie, 5 gallons, à $1.30	6 50	
11 do	Suif, 41 lbs., à 12½c.	5 12	
11 do	Huile de lard, 5 gallons, à $1.20	6 00	
13 do	Blanc de plomb, 50 lbs., à 12c.	6 00	
13 do	Huile bouillie, 5 gallons, à $1.30	6 50	
13 do	Huile de lard, 5 gallons, à $1.20.	6 00	
13 do	Déchets, 10 lbs., à 12c.	1 20	
13 do	Un coude à double collerette, de 14 pcs. pour la pompe centrifuge, 370 lbs., à 19½c	72·77	
16 do	Vert de chrome, 50 lbs., à 22c.	11 00	
17 do	Caoutchouc en feuille de ⅛ de pc., 68 lbs., à 60c	40 80	
18 do	Robinet de 2 pcs.	6 00	
19 do	Graisseur en zinc de 4 pcs.	0 75	
24 do	Huile de charbon, 10 gallons, à 45c	4 50	
24 do	Huile de lard, 10 gallons, à $1.20.	12 00	
24 do	Suif, 10 lbs., à 12c.	1 20	
25 do	Terre d'ombre, 25 lbs., à 24c.	6 00	

1887.	Ouvrage supplémentaire.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
	Matériaux fournis—		
26 août	Coude de 2½ pcs., 60c.; piston de 2½ pcs., 50c	1 10	
26 do	Tuyau d'asp. en fer forgé p. la pompe centrifuge, 80 pds., à $3.70.	299 00	
29 do	Clapet inférieur pour la pompe centrifuge	78 00	
29 do	Deux rouets à fil métallique, 124 lbs., à 6c.	7 44	
31 do	Clous de 6 pcs., 1 baril	5 00	
	Eau fournie pendant le mois, 400 tonnes, à $1	400 00	
	Houille fournie do 35 do $7	245 00	
	Ciment pour le puits de la pompe centrifuge, 16 barils à $5	80 00	
	Brique do do 1,000	10 00	
	Gonds pour portes, 160 lbs., à 10c	16 00	
			1,359 98
1er sep. au 30	Remplissage à l'extrémité du hangar à charbon Impérial pour mettre en place les poteaux de clôture—		
	Contremaître, 90 heures, à 40c	36 00	
	Main-d'œuvre, 570 heures, à 30c	171 00	
			207 00
	Poser des degrés au dernier mur du quai—		
	Maçon, 38 heures, à 50c	19 00	
	Aide id., 38 heures, à 40c	15 20	
	Main-d'œuvre, 140 heures, à 30c	42 00	
	Grue à vapeur, 83 heures, à $2.50	82 50	
	Contremaître, 33 heures, à 40c	13 20	
	Cheval et voiture, 15 heures, à 75c	11 25	
			183 15
	Faire un raccord. avec le tuyau d'as. de la pompe centri. d. le puits—		
	Machiniste, 10 heures, à 60c	6 00	
	Aide id. 206 heures, à 40c	4 00	
	Main-d'œuvre, 4 heures, à 30c	1 20	
			11 20
	Construire le puits et le corps de la pompe centrifuge—		
	Maçon, 206 heures, à 50c	103 00	
	Aide id., 206 heures, à 40c	82 40	
	Main-d'œuvre, 870 heures, à 30c	261 00	
	Cheval et voiture, 50 heures, à 75c	37 50	
	Attelage, 38 heures, à $1	38 00	
			521 90
	Cons. un cab. d'ais. en arrière du hang. à char., charp., 72 h., à 50c.	.....	36 00
	Creuser et mettre en place des cabest. du côté est du bass. à l'entrée—		
	Contremaître, 29 heures, à 40c	11 60	
	Main-d'œuvre, 136 heures, à 30c	40 80	
	Charpentiers, 14 heures, à 50c	7 00	
	Cheval et voiture, 10 heures, à 75c	7 50	
			66 90
	Transport du bois pour la clôture—		
	Remorqueur à vapeur, 5 heures, à $2.50	12 50	
	Attelage, 10 heures, à $1	10 00	
			22 50
	Construire une clôture autour du bassin—		
	Charpentiers, 239 heures, à 50c	119 50	
	Main-d'œuvre, 233 heures, à 30c	69 90	
			189 40
	Transporter de Victoria un pieu d'amarrage terminé par une hélice, attelage, 10 heures, à $1	.....	10 0
	Transporter du ciment de Victoria, attelage, 10 heures, à $1	.....	10 00
	Creuser une rigole pour le tuyau de déc. de la pompe centrifuge—		
	Contremaître, 50 heures, à 40c	20 00	
	Main-d'œuvre, 220 heures, à 30c	66 00	
	Forgeron, 8½ heures, à 50c	4 25	
	Cheval et voiture, 12 heures, à 75c	9 00	
			99 25
	Pratiquer des cavités dans le couronnement autour de la tête circulaire pour la grille en fer—		
	Tailleurs de pierre, 17½ heures, à 50c	8 75	
	Forgeron, 13½ heures, à 50c	6 75	
	Aide id. 13½ heures, à 40c	5 40	
			20 90
	Transporter à Victoria l'arbre des poteaux d'amarrage ter. par une hélice et remporter la bouée, attelage, 12 heures, à $1	.....	12 00
	Nettoyer les châssis des bâtiments des chaudières des machines, des hangars à l'huile et au charbon, et du bureau de l'ingénieur, main-d'œuvre, 10 heures, à 30c	.....	3 00

		$ cts.	$ cts.
1887	OUVRAGE SUPPLÉMENTAIRE—*Suite.*		
Du 1er au 30 sept.	Enlèvement de pierre pour le puits de la pompe centrifuge—		
	Grue à vapeur, 21 heures, à $2.50	52 50	
	Attelage, 21 heures, à $1	21 00	
			73 50
	Percer des trous dans le collet de la pompe centrif. et dans la plaque de fond. p. mettre un tuyau, et confect. des boul. à cet effet		
	Forgeron, 12½ heures. à 50c	6 25	
	Aide-forgeron, 12½ heures, à 40c	5 00	
			11 25
	Déposer de la terre provenant de la rigole pour le tuyau de décharge de la pompe, main-d'œuvre, 6 heures, à 30c	.....	18 00
	Enlever le couronnement et le béton pour placer le tuyau de la pompe centrifuge—		
	Maçon, 5 heures, à 50c	2 50	
	Main-d'œuvre, 15 heures, à 30c	4 50	
			7 00
	Faire des raccordements avec le tuyau de décharge de la pompe centrifuge, machiniste, 16 heures, à 60c	.....	9 60
	Se procurer du gravier et le décharger—		
	Contremaître, 20 heures, à 40c	8 00	
	Main-d'œuvre, 180 heures, à 30c	54 00	
	Remorqueur à vapeur, 10 heures, à $2.50	25 00	
	Grue à vapeur, 11 heures, à $2.50	27 50	
			114 50
	Transporter du bois pour la rigole de décharge de la pompe centrifuge, attelage, 5 heures, à $1	.....	5 00
1er sept. ..	Matériaux fournis—		
1er do ..	Seaux en bois, 5. à 60c	3 00	
1er do ..	Soupapes sphériques en cuivre de 2 pces, 2, à $2	4 00	
5 do ..	Peinture bleue, 1 pinte	1 00	
9 do ..	Clous de 20d. pour clôture, 1 baril	4 00	
9 do ..	Lime ronde de 14 pces, 1	1 00	
14 do ..	Toile d'émeri, 1 douz	0 75	
19 do ..	Clous de 8d., 1 baril	4 25	
27 do ..	Caoutchouc de ⅛ de pce, 36½ lbs, à 60c	21 90	
	Bois employé à la clôture—		
	Sapin, 2 x 4, 1,796 pds; sapin, 3 x 4, 1,096 pds; sap., 1 x 12, 10,654 pds; sapin, 3 x 12, 690 pds; cèdre, 6 x 6, 2,028 pds; sapin, 10 x 10, 300 pds; cèdre 8 x 8, 456 pds; total, 17,020 pds. à 10c.	272 32	
	Gravier, 160 tonnes, à $1	160 00	
	Sapin, 1 x 11, assemblé à queue d'ar., p. cab. d'ais., 100 pds, à 3c	3 00	
	Sapin, 1 x 13, 120 pds, à 3c	3 60	
	Sapin, ½ x 12, 54 pds, à 3c	1 62	
	Sapin, 2 x 15, 175 pds, à 2½c	4 37	
	Moulure quarderonnée de 3 pces, 50 pds, à 3c	1 50	
	Moulure circulaire de 5 pces, 36 pds, à 4½c	1 62	
	Sapin quarderonné à rainure et languette de 1 x 4, 330 pds, à 3c	9 90	
	do do 2 x 12 do 2½c	5 50	
	Grès p. les marches du débarc., mur du quai de l'est, 580 pds, à 75c	435 00	
	Ciment employé pour les marches, 23 barils, à $5	115 00	
	Grès pour la chambre de la pompe centrifuge, 1,200 pds, à 75c.	900 00	
	Ciment employé dans cette chambre, 44 barils, à $5	220 00	
	Echelons en fer do 98 lbs. à 10c	9 80	
	Cim. employé dans la mise en place de deux cabest., 13 brls, à $5	65 00	
	Boulons et rondelles dans les cabestans, 100 lbs, à 15c	15 00	
	Eau fournie à la chaudière, 30 pouces, à $1	30 00	
	Houille, 60 tonnes, à $7	420 00	
			2,713 13
Du 1er au 31 octobre...	Amener deux chargem. de grav. p. servir au bassin, et les décharger		
	Remorqueur à vapeur, 10 heures, à $2.50	25 00	
	Contremaître, 25 heures, à 40c	10 00	
	Main-d'œuvre, 250 heures, à 30c	75 00	
	Grue à vapeur, 10 heures, à $2.50	25 00	
			135 00
	Construire la chambre de la pompe centrifuge—		
	Maçon, 15 heures, à 50c	7 50	
	Aide-maçon, 15 heures, à 40c	6 00	
	Main-d'œuvre, 40 heures, à 30c	12 00	
			25 50
	Canal de décharge pour la pompe centrifuge, confectionner un égout couvert, creusage et nouveau remplissage—		
	Attelage, 5 heures, à $1	5 00	
	Charpentier, 34 heures, à 50c	17 00	
	Main-d'œuvre, 94 heures, à 30c	28 20	
	Forgeron, 5 heures, à 50c	2 50	
			52 70

1887.	Ouvrage supplémentaire—*Suite.*	$ cts.	$ cts
Du 1er au 31 octobre.	Faire deux portes d'entrée, charpentier, 190 heures, à 50c.	.....	95 00
	Pratiquer des entailles dans le couronnement de la tête circulaire pour la grille en fer—		
	Tailleur de pierre, 25 heures, à 50c	12 50	
	Forgeron, 15 heures, à 50c.	7 50	
			20 00
	Forer, pétarder et creuser pour la décharge de la pompe centrifuge		
	Foreurs, 15 heures, à 40c	6 00	
	Main-d'œuvre, 45 heures, à 30c	13 50	
	Forgeron, 5 heures, à 50c	2 50	
			22 00
	Transporter des bouées de Victoria, attelage, 7 heures, à $1	.....	7 00
	Faire un nouveau joint, pompe centrifuge, machiniste, 5 heures, à 60c	.....	3 00
	Egout pour cabinets d'aisance—		
	Charpentier, 10 heures, à 50c	5 00	
	Main-d'œuvre, 18 heures, à 30c	5 40	
			10 40
	Rempliss. autour de la chambre de la pompe centrifuge et nivellem.		
	Contremaître, 33 heures, à 40c	13 20	
	Main-d'œuvre, 300 heures, à 30c	90 00	
	Attelage, 35 heures, à $1	35 00	
			138 20
	Faire une fermeture pour le couronnement au-dessus de la décharge de la pompe centrifuge, et la mettre en place—		
	Tailleur de pierre, 20 heures, à 50c	10 00	
	Main-d'œuvre, 20 heures, à 30	6 00	
			16 00
	Percer des trous p. les entr. de fondat., mach. de la pompe centrif.		
	Foreurs, 30 heures, à 40c	12 00	
	Forgeron, 10 heures, à 50c	5 00	
	Aide-forgeron, 10 heures, à 40c	4 00	
			21 00
	Mettre en communication les machines de la pompe centrifuge, machiniste, 45 heures, à 60c	.....	27 00
	Façonner et mettre en place la roue d'air de la pompe centrifuge et nettoyer la machine, main-d'œuvre, 35 heures, à 30c	.....	10 50
	Jointoyer et boucher des voies d'eau dans les puits des pompes princ.		
	Charpentier, 5 heures, à 50c	2 50	
	Maçon, 5 heures, à 50c	2 50	
			5 00
	Se procurer des hangars de l'amirauté du câble pour bouées, le couper à la long. voulue, faisant des cales et plaçant des bouées		
	Contremaître, 50 heures, à 40c	20 00	
	Main-d'œuvre, 254 heures, à 30c	76 20	
	Forgeron, 5 heures, à 50c	2 50	
	Chalan, 50 heures, à $2.50	125 00	
	Remorqueur à vapeur, 10 heures, à $2.50	25 00	
			248 70
	Transporter du ciment pour lestage du caisson, attelage, 21 hrs, à $1	.....	21 00
	Transporter 15,000 briques de la cour au bassin pour le dépôt—		
	Remorqueur à vapeur, 15 heures, à $2.50 à	37 50	
	Contremaître, 40 heures, à 40c	16 00	
	Main-d'œuvre, 265 heures, à 30c	79 50	
			133 00
	Entourer le couronnement de gravier, côté est—		
	Cheval et voiture, 15 heures, à 75c.	11 25	
	Contremaître, 13 heures, à 40c	5 20	
	Main-d'œuvre, 74 heures, à 30c	22 20	
			38 65
	Enlever les cornières pour mettre des soupapes, et replacer le pavage au fond du bassin—		
	Contremaître, 40 heures, à 40c	16 00	
	Main-d'œuvre, 120 heures, à 30c	36 00	
	Maçon, 11 heures, à 50c	5 50	
			57 50
	Faire des barres pour les tourne-à-gauche des soupapes d. le caisson		
	Forgeron, 5 heures, à 50c	2 50	
	Aide-forgeron, 5 heures, à 40c	2 00	
			4 50
	Confectionner des chevilles à boucle—		
	Forgeron, 50 heures, à 50c	25 00	
	Aide-forgeron, 50 heures, à 40c	20 00	
			45 00
	Décharger de la houille transportée de Nanaïmo—		
	Contremaître, 20 heures, à 40c	8 00	
	Main-d'œuvre, 185 heures, à 30c	55 50	
			63 50

		$ cts.	$ cts.
1887. Du 1er au 30 oct	OUVRAGE SUPPLÉMENTAIRE—*Fin.*		
	Percer des trous dans la roche en dehors des murs du quai pour des chevilles à boucle, et poser la fondation en ciment d'un magasin, main-d'œuvre, 100 heures, à 30c	.....	30
	Mettre en place une quant. addit. de lest en béton dans le caisson—	4 40	
	Contremaître, 11 heures, à 40c.....	129 00	
	Main-d'œuvre, 430 heures, à 30c.....	17 00	
	Maçon, 34 heures, à 50c.....		150 40
		.....	39 00
	Peinturer le caisson, main-d'œuvre, 130 heures, à 30c		
	Matériaux, etc., fournis—	129 00	
	Briques pour le magasin, 15,000, à 86c.....	100 00	
	Eau fournie, 100 tonnes, à $1	328 00	
	Houille fournie, 82 tonnes, à $4.....	102 50	
	Fret sur houille, 82 tonnes, à $1.25	6 00	
	Chandelles, 1 boîte.....	2 00	
	Chevilles à voiture, de 3½ x ⅝ pc., 2 douz., à $1.....	4 50	
	Chevilles à voiture, de 4 x ½ pc., 3 douz., à $1.50	1 00	
	Lacet pour courroies, 25 pds, à 4c.....	12 00	
	Barres en fer pour soupapes de caisson, 120 lbs, à 10c	6 00	
	Entretoises de fondation en fer, pompe centrifuge, 60 lbs., à 10c.	12 50	
	Fer en boulons, 125 lbs, à 10c	16 80	
	Fer en chevilles à boucle, 168 lbs, à 10c		
	Grès sur le canal de déch. de la pompe centrif., 21 pds, à 75c..	15 75	
	Grès dans la gouttière du bassin, 30 pds, à 75c.....	22 50	
	Mixture de dynamite et de nitrate de soude, pour la rigole de la pompe centrifuge, 15 lbs, à 35c.....	5 25	
	Huile de lin, 1 bidon	5 00	
	Chaux pour le magasin, 8 barils, à $1.50	12 00	
	Clous coupés de 6 pcs pour la clôture, 1 baril.....	5 50	
	Caoutchouc de ⅛ de pc. pour la pompe centrif., 12¼ lbs, à 60c..	7 35	
	Ciment pour fondation du magasin, 4 barils, à $5.....	20 00	
			813 65
Nov.....	Houille fournie au bassin, 83 tonnes, à $4.....	332 00	
	Fret de Nanaïmo, 83 tonnes, à $1.25.....	103 75	
			435 75
	Baleinière.....	.....	30 00
	Hangar à chaloupes.....	.....	25 00
	Vis pour les poutres d'arrêt dans l'enclave du caisson, 2, à $50.	.....	100 00
	Plaque courbe pour le caisson.	.....	51 50
			20,013 68
	A ajouter pour usage des outils, surveillance, etc., 15 pour 100	.....	3,002 05
	Total	.....	23,015 73

ARRÊTÉ DU CONSEIL POUR UNE SUBVENTION AU VAPEUR L'*ADMIRAL*.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 10 *mai* 1888.

Vu un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 2 mai 1888, recommandant qu'il soit autorisé à signer de la part du gouvernement la convention, dont un projet est ici présenté, et par laquelle M. Julien Chabot se charge de faire faire à son vapeur l'*Admiral* le trajet entre Dalhousie et Gaspé pour être en communication avec le chemin de fer Intercolonial pendant une période de cinq ans à partir de l'ouverture de la navigation en 1888, le gouvernement s'engageant, sous des conditions spécifiées dans le projet en question, à subventionner ce service du vapeur jusqu'à concurrence de $12,500 par année.

Le ministre recommande en outre qu'il soit affecté à cet effet pour la prochaine saison un crédit du chiffre ci-dessus dans le budget supplémentaire de l'exercice 1888–89.

Le commité suggère que l'autorisation nécessaire soit accordée telle qu'elle est recommandée.

JOHN J. McGEE, *G. C. P.*

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux

(*Mémoire.*)

Le résultat auquel on est arrivé jusqu'ici dans l'enquête faite relativement aux soumissions pour le mur transversal se rattachant aux travaux du havre de Québec, n'indique pas qu'aucun de ceux employés dans le département ait été coupable d'indiscrétion ni qu'aucun d'eux ait donné des renseignements à quelque personne étrangère au département.

Les fonctionnaires qui, par la nature de leurs fonctions, pourraient avoir eu connaissance des soumissions et qui appartiennent au département, déclarent qu'ils n'ont donné de tels renseignements à personne. (*Voir* les lettres ci-jointes du sous-ministre, M. Baillairgé, de l'ingénieur en chef, M. Perley, du secrétaire actuel, M. Gobeil, du sténographe de l'ingénieur en chef, M. Lightfoot, et de son commis de poste, M. O'Brien.)

L'ingénieur adjoint, M. Boyd, de la main duquel est écrite l'estimation des soumissions, M. Ennis qui était le secrétaire du département en 1883, et M. Jas. Walsh, le commis aux écritures qui a écrit les lettres et les rapports au conseil, probablement à l'ordre de M. Ennis et à sa dictée, sont morts depuis, mais ils n'ont jamais donné de raison de soupçonner leur discrétion.

L'enquête se continuera.

HECTOR LANGEVIN.

16 mai 1890.

BUREAU DU SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, 16 mai 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que les soumissions et le cahier des soumissions pour le mur transversal de la jetée de la Princesse Louise à Québec n'ont jamais passé par mes mains.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. B. BAILLAIRGÉ, *S. M. T. P.*

L'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics.

277 RUE COOPER, OTTAWA, 16 mai 1890.

MONSIEUR,—Au sujet des soumissions transmises au département des travaux publics en 1883 pour le mur transversal—ainsi appelé—travaux du havre, Québec, je dois dire qu'en tant que j'y suis concerné, je n'ai rien révélé de leur contenu à qui que ce soit en dehors du département.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

L'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 16 mai 1890.

MONSIEUR,—Je ne suis devenu secrétaire de votre département qu'en 1885 (en janvier), et lorsque les soumissions pour le mur transversal de Québec étaient estimées dans le département, je remplissais les fonctions de greffier en loi. Je ne connus les soumissions qu'après qu'eut été rendu l'arrêté du conseil adjugeant l'entreprise, et je suis sûr que je n'en ai pu dire et n'en ai pas dit un mot à qui que ce soit en dehors du département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL, *secrétaire.*

L'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 16 mai 1890.

MONSIEUR,—Au sujet des soumissions pour le mur transversal, travaux du havre de Québec, je dois dire que je n'ai communiqué à personne le contenu des lettres ou communications de l'ingénieur en chef qui ont passé par nos mains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. C. LIGHTFOOT.

L'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 16 mai 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de dire que je n'ai donné à personne de renseignements au sujet de quoi que ce soit se rattachant aux soumissions pour le mur transversal, travaux du havre, Québec.

J'ai l'honneur d'être monsieur, votre obéissant serviteur.

STEPHEN E. O'BRIEN.

L'honorable sir HECTOR L LANGEVIN, C.C.M.G., C.-B.,
Ministre des travaux publics.

RÉPONSE

(64)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 24 janvier 1890 :—Etat donnant,—

1. Le nombre total d'immigrants chinois qui sont arrivés en Canada entre le 31 mars 1887 et le 31 décembre 1889, spécifiant les ports auxquels ils sont débarqués ;

2. Les montants d'honoraires ou droits retirés des immigrants chinois pendant la même période ;

3. Le nombre de certificats de résidence délivrés à des Chinois, tel que prescrit par l'article 13 de l'Acte pour restreindre et réglementer l'immigration chinoise en Canada, depuis la passation de l'acte ;

4. Le nombre de Chinois qui ont été découverts lorsqu'ils tentaient de débarquer en Canada au moyen de faux certificats, et qui en ont été empêchés par les tribunaux ;

5. Copie de toute correspondance relative au renvoi d'office de M. Vrooman *alias* M. Gardner, et toute correspondance concernant la nomination d'un Chinois au poste d'interprète au port de Vancouver en remplacement du dit M. Gardner ;

6. Le nombre de Chinois qui ont traversé le Canada, en entrepôt, pour être embarqués à Vancouver sur des steamers à destination de la Chine, et copie des règlements promulgués pour assurer leur débarquement ultérieur ;

7. Le nombre total de Chinois, autres que ceux transportés en entrepôt, qui ont quitté le Canada pendant la période sus-mentionnée, et le nombre de certificats de retour qui ont été délivrés.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 7 mars 1890.

EXPOSÉ de détails relativement à l'immigration des Chinois et relativement au renvoi d'office de M. Vrooman et à la nomination d'un Chinois au poste d'interprète, et concernant le fonctionnement de l'Acte pour resteindre l'immigration chinoise.

1. Le nombre total d'immigrants chinois qui sont arrivés en Canada depuis le 31 mars 1887 jusqu'au 31 décembre 1889, spécifiant les ports auxquels ils sont débarqués .

Vancouver	1,487
Victoria	363
New-Westminster	12
Emerson	2
Winnipeg	2
Port-Arthur	1
Clifton	1
Ottawa	1
Montréal	8
Total	1,877

2. Le montant d'honoraires ou droits retirés des immigrants chinois pendant la même période : $82,950.

3. Le nombre de certificats de résidence délivrés à des Chinois, tel que prescrit par l'article 13 de l'Acte pour restreindre et réglementer l'immigration chinoise en Canada, depuis l'adoption de l'acte : 3,353.

4. Le nombre de Chinois qui ont été découverts lorsqu'ils tentaient de débarquer en Canada au moyen de faux certificats et qui en ont été empêchés par les tribunaux : 4.

5. Copie de toute correspondance relative au renvoi d'office de M. Vrooman *alias* M. Gardner, et de toute correspondance concernant la nomination d'un Chinois au poste d'interprète au port de Vancouver, en remplacement du dit M. Gardner. 1. (*Voir* correspondance aux pages suivantes.) 2. M. Gardner n'ayant jamais occupé le poste d'interprète au port de Vancouver, il est impossible qu'il ait été échangé de correspondance relativement à la nomination d'un autre employé à sa place.

6. Le nombre de Chinois qui ont traversé le Canada en entrepôt, pour être embarqués à Vancouver sur des steamers à destination de la Chine, et copie des règlements promulgués pour assurer leur embarquement à bord des dits steamers et empêcher leur débarquement ultérieur.—1. 676. 2. Ces Chinois doivent être rapportés de la manière indiquée dans l'Acte concernant l'immigration chinoise. 3. Il doit en être donné des connaissements et ils doivent être renvoyés au port d'où ils viennent de la manière ordinaire. 4. Le connaissement doit indiquer le nom et la désignation de chaque individu aussi complètement qu'on l'exigerait pour les fins d'enregistrement s'ils devaient rester au Canada.

5. Lorsqu'ils viennent des Etats-Unis ou qu'ils y vont, leurs certificats des Etats-Unis doivent être remis à la douane avec les connaissements et l'officier, doit attacher au train copie du connaissement remis par lui dans une enveloppe cachetée adressée au percepteur des douanes du port de sortie du Canada et délivrée au conducteur chargé du train par lequel ces individus sont expédiés, laquelle enveloppe doit être, par le conducteur de ce train, à son arrivée au port de sortie désigné, remise au percepteur de ce port.

6. La compagnie de chemin de fer transportant ces Chinois devra, tant qu'ils seront au Canada, les garder dans le wagon où ils seront montés, jusqu'à ce que le vaisseau ou le wagon dans lequel ils doivent quitter le Canada soit prêt à partir, après quoi, ils se rendront directement à bord ; et lorsque le percepteur se sera assuré que les individus produits sont ceux qui sont mentionnés et décrits dans le connaissement, leurs certificats des Etats-Unis leur seront remis par l'officier de chemin de fer qui en avait le soin, et le connaissement sera acquitté et renvoyé au port d'où il vient.

7. Les wagons dans lesquels ces Chinois sont transportés seront pourvus de toutes les commodités qu'exige l'hygiène.

Voici les précautions qui ont été prises au port de Vancouver :—

A l'arrivée du train renfermant des Chinois transportés en entrepôt, un officier des douanes est présent et reçoit du conducteur le connaissement et les Chinois, puis ils sont embarqués à bord du vaisseau, où l'officier préposé au débarquement en établit l'identité d'après le connaissement, quant aux marques, hauteur et autres

désignations données sur le connaissement. Le vaisseau en est alors responsable jusqu'à ce qu'il parte. Immédiatement avant le départ l'identité de tous ces Chinois est constatée de nouveau d'après le connaissement par l'officier préposé au débarquement, et s'il en manque le propriétaire de vaisseau doit payer les cinquante piastres d'impôt par tête. Je pourrais ajouter que jusqu'aujourd'hui nous n'avons jamais perdu un seul Chinois nous arrivant de cette manière.

8. Le nombre total des Chinois autres que ceux transportés en entrepôt, qui ont quitté le Canada durant la période en premier lieu mentionnée, et le nombre de certificats de retour qui ont été délivrés : 1°, Aucun moyen de le savoir; 2°, 3,487 certificats de retour ont été délivrés.

W. G. PARMELEE, *contrôleur en chef de l'immigration chinoise.*

Ministère des douanes, Ottawa, 5 mars 1890.

VICTORIA, C.-B., 20 juin 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre une plainte faite par quatorze marchands chinois et endossée par quelques-uns de nos principaux marchands en gros, dans l'espoir que vous jugerez opportun d'ordonner une enquête immédiate et des plus minutieuse, relativement à la conduite générale de M. Vrooman, ou Gardner, ainsi qu'il s'appelle lui-même aujourd'hui.

Bien à vous,

E. CROW BAKER, M.P.

A l'honorable McKENZIE BOWELL, ministre des douanes, Ottawa.

N. B.—J'ai donné au percepteur une copie de la plainte.

VICTORIA, C.A., 15 juin 1888.

MONSIEUR,—Nous, les soussignés, marchands chinois, résidant et faisant le commerce dans la ville de Victoria et dans la province de la Colombie-Britannique, avons l'honneur de soumettre les faits suivants à votre examen.

M. John E. Gardner, interprète chinois à ce port, à l'emploi de votre ministère, a l'habitude d'ennuyer et de retarder les marchands chinois et autres Chinois arrivant à Victoria, de Chine, ou des Etats-Unis, soit par son absence à l'arrivée des steamers, soit en retardant ou en empêchant les passagers chinois de débarquer, bien qu'ils aient le droit de le faire et qu'ils soient prêts à se soumettre à toutes les lois du Canada.

Des Chinois vont aussi fréquemment au bureau de M. Gardner, durant les heures de bureau, pour se procurer des certificats en vertu de l'Acte restreignant l'immigration chinoise, mais ne le trouvent pas, et s'il est dans son bureau il leur dit généralement de revenir; puis, de cette manière, il les remet du jour au lendemain. Le chinois Ug She Tor est un très bon ami de M. Gardner. Il fréquente le bureau et la résidence privée de ce dernier, et semble ne pas avoir d'autre occupation.

Il est devenu notoire que les Chinois en retard qui demandent les services d'Ug She Tor reçoivent immédiatement les soins de M. Gardner.

M. Gardner a aussi porté des accusations de fraude devant les tribunaux contre des Chinois, ce qui a causé beaucoup d'ennui, sans motif raisonnable, ces accusations n'ayant aucun rapport à ses devoirs officiels.

Nos importations chinoises contribuent considérablement au revenu d'importation de Victoria, et nous croyons avoir droit à tout privilège donné à vos compatriotes en vertu de l'acte, sans que nous soyons obligés de les demander à l'interprète ou d'être obligés envers lui s'il nous les accorde.

Tai Chung	Hip Lung et Cie
Tai Yune et Cie	Tai Yick et Cie
Lun Chung et Cie	Kwong Chung et Cie
Kwong Tai Lung et Cie	Hang Wo Tang.
Bow Yuen et Cie	Yu Yuen et Cie
Dong Yick Chuen	Fook Yuen et Cie
Lai Hop et Cie	Kwong On Tai et Cie

Nous, les soussignés, après avoir examinés le document ci-annexé concernant la conduite de M. Gardner, et connaissant les signataires de ce document comme des marchands d'ici, occupant une bonne position et faisant un commerce considérable sommes d'opinion qu'une enquête dans cette affaire devrait être faite.

ROBERT WARD,
Président de la Chambre de commerce de la C.-.B
WELCH RITHET et Cie,
ROBERT WARD et Cie,
JNO. IRVING, *gérant de la Cie C. P. N.*
T. LUBBE, par Findlay, Denham et Brodie,
MATTHEW T. JOHNSTON,
THOS. R. SMITH.

L'honorable ministre des douanes,
VICTORIA, C.B., 18 juin 1888.

TÉLÉGRAPHE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

OTTAWA, 27 juin 1888.

A W. G. PARMELEE, percepteur des douanes, Victoria, C.-B.

Plainte demandant enquête dans la conduite de Vrooman reçue. Voyez Baker; procurez vous copie de la plainte, et faites une enquête minutieuse.

M. BOWELL.

VICTORIA, C.-B., 23 juin 1888.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance le traitement que nous avons reçu de M. Gardner, votre interprète chinois, le 21 juin courant.

Nous sommes partis d'ici jeudi matin pour Port-Townsend, pour affaires, et sommes revenus sur le vapeur *Olympian* à 1.30 p.m. le même jour. M. Gardner n'est arrivé au bateau qu'à 8 p.m. Il a pris nos certificats et s'en est allé, disant qu'il allait au bureau de douanes pour les comparer; il n'est revenu qu'à 9.30 p.m. Lorsqu'il fut de retour, il dit que le certificat de Eng-Choy était conforme à la loi, mais que celui de Kwong-Yuen ne l'était pas; il exigea $50. Kwong-Yuen lui offrit $50 en billets des Etats-Unis, ce que M. Gardner refusa, bien qu'on les eût pris auparavant au bureau des douanes.

M. Gardner dit ensuite à M. Lawn de laisser débarquer Kwong-Yuen dès qu'il lui aurait payé $50 en argent canadien. Puis M. Gardner nous laissa sur le bateau et s'en alla. L'agent de la Compagnie de messageries du "Northern Pacific" a eu la bienveillance de nous donner de l'argent canadien pour de l'argent américain, et, finalement nous avons débarqué à 10 p.m.

Nous vous assurons, monsieur, que ce n'est que par haine que M. Gardner a agi ainsi, car il nous connaît personnellement tous les deux, et il savait que nous avions le droit de débarquer. Nous nous sommes toujours conformés aux lois du Canada, et nous protestons respectueusement contre l'emploi que fait M. Gardner de sa position officielle pour servir des fins de haine personnelle.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs, vos obéissants serviteurs,

KWONG-YUEN, de la maison HIP-LUNG et Cie.
ENG-CHOY, de la maison TAI-YICK et Cie.

L'honorable W. HAMLEY, percepteur des douanes, Victoria, C.-B.

VICTORIA, C.-B., 14 juin 1888.

CHER MONSIEUR,—J'espère que vous me pardonnerez si je m'adresse à vous sans employer les formalités requises, relativement à une question que je crois devoir être portée à votre connaissance.

M. J. E. Vrooman Gardner est l'interprète chinois du bureau des douanes à ce port. Il est aussi le missionnaire chinois employé par notre église. Dans les efforts qu'il fait pour arracher les filles chinoises des maisons de prostitution il a encouru la haine—je parle de la chose sciemment—il a encouru, dis-je, la haine du chef de police. Plus que cela, par ses efforts pour arrêter l'importation de prostituées chi-

noises et par la façon courageuse dont il remplit son devoir, il a aussi encouru l'inimitié de certains Chinois et de quelques-uns des officiers de douane. Ces Chinois, le chef de police et les officiers du bureau des douanes se sont réunis, et voilà deux fois, sinon trois, qu'ils se sont efforcés, par des représentations faites au percepteur, M. Hamley, de faire destituer M. Gardner. M. Hamley, je suis heureux de le dire, a une confiance aveugle dans M. Gardner, et jusqu'aujourd'hui toute tentative a échouée.

Cependant, l'autre jour, l'honorable secrétaire provincial, M. Robson, qui est venu me voir, m'a assuré que l'on fera bientôt un effort désespéré pour faire destituer M. Gardner, en portant l'affaire devant le ministère des douanes, à Ottawa, relativement à un rapport que M. Gardner a envoyé à votre ministère au sujet du traitement par la Compagnie Canadienne de navigation du Pacifique, de certains Chinois importés.

Or, je ne saurais dire que j'écris dans les intérêts de M. Gardner, car j'écris à son insu; mais si on lui demandait d'abandonner son emploi il ne considérerait pas la chose comme un malheur pour lui-même. Il n'aime ni ne recherche cet emploi; en effet, il le remplit à son détriment, pécunièrement parlant, et tout étrange que cela paraisse, simplement pour l'occasion que cela lui procure de faire du bien aux Chinois; mais la raison qui me porte à écrire est double :—

1. *Dans l'intérêt public.*—Gardner est un homme d'une haute intégrité; il accomplit fidèlement et courageusement son devoir. Né en Chine—son père étant missionnaire presbytérien—il n'est pas un homme sur toutes les côtes du Pacifique qui puisse attaquer sa connaissance de la langue chinoise, ou qui puisse l'attaquer comme interprète chinois. A San-Francisco, où pendant quelque temps il a été interprète devant les tribunaux, on a parlé de son départ comme d'une calamité publique, et son départ de Victoria serait une calamité tout aussi grande. Tout en empêchant que les Chinois causent beaucoup de tort, il empêche aussi que l'on cause beaucoup de tort aux Chinois.

2. *Les intérêts de nos missions.*—Dans le cas où la tentative que l'on fait pour lui faire perdre son emploi réussirait, il retournerait sans doute à San-Francisco, ou probablement en Chine, vu qu'il ne recevrait qu'un salaire de $500 pour les travaux qu'il fait comme missionnaire de notre église le dimanche et durant les soirs les jours de semaine, et l'œuvre qu'il a faite ici—œuvre qui, en ce qui concerne les résultats, est préférable à toute œuvre analogue faite à San-Francisco par un missionnaire chinois quelconque—disparaîtrait.

Dans le cas où la question serait portée à votre connaissance, comme elle le sera, me dit-on, puis-je vous demander d'examiner favorablement ces représentations et me croire,

Votre dévoué,
J. E. STARR,
Ministre méthodiste.

L'hon. McKenzie Bowell, ministre des douanes, etc., Ottawa.

Ottawa, 26 juin 1888.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 14 courant, relativement à M. J. E. Vrooman Gardner, l'interprète chinois.

Le rapport dont vous parlez ne m'a pas été communiqué, mais vous pouvez être assuré que toutes plaintes qui seront portées contre M. Gardner seront examinées très attentivement avant qu'une décision quelconque soit prise.

Tout à vous,
M. BOWELL.

Rév. J. E. Starr, Victoria, C.-B.

Bureau des douanes, Victoria, C.-B., 6 juillet 1888.

Monsieur,—Relativement à la plainte portée par quelques-uns des Chinois de cette ville, j'ai l'honneur de vous informer que l'on a eu la bienveillance de m'en transmettre une copie, et, en réponse à cette plainte, je désire déclarer que les retards et les ennuis qui auraient pu avoir été causés sont seulement de la nature formant

des accessoires nécessaires à l'accomplissement fidèle de mes devoirs se rattachant à l'Acte restreignant l'immigration chinoise. A l'énoncé que j'ai habituellement refusé aux passagers chinois de débarquer, "bien qu'ils eussent le droit de débarquer et qu'ils fussent prêts à se conformer aux lois du Canada," je donne un démenti des plus catégoriques, et, en même temps, je désire défier mes accusateurs de citer un seul fait à l'appui de leurs accusations.

L'énoncé que "des Chinois se rendent aussi fréquemment au bureau de M. Gardner, durant les heures de bureau, pour avoir des certificats en vertu de l'Acte restreignant l'immigration chinoise et qu'ils ne le trouvent pas," pourrait être, et probablement est parfaitement vrai. Pendant des mois, des bateaux venant de ports étrangers sont arrivés durant les heures de bureau, et la nature même de mon emploi exige que je ferme mon livre pour m'occuper de ceux qui pourraient attendre mon arrivée à ces bateaux. Des Chinois ont demandé leur inscription lorsque ces vaisseaux arrivaient, et, par simple nécessité, et aussi par le fait que les certificats demandés n'étaient pas immédiatement exigés—dans certains cas ils n'étaient pas exigés avant deux ou trois semaines—j'ai dû les prier de venir dans un temps plus convenable. Dans certains cas, ceux qui demandaient des certificats d'absence ont déjà été inscrits, mais n'ont pas produit leur inscription ou certificats de résidence, lesquels peuvent être échangés pour des certificats d'absence, ainsi que la loi le stipule, et conséquemment en oubliant ces derniers certificats, ils s'exposent à l'obligation de retourner les chercher en ville. Des vaisseaux sont parfois arrivés presque simultanément, ce qui, physiquement, me mettait dans l'impossibilité d'être présent aux deux endroits à la fois.

Il n'est pas vrai que le Chinois Ug-She-Tor soit plus favorisé que les autres. Si ses amis venaient les premiers, ils étaient les premiers servis, règle qui n'est pas tout à fait différente de celle que l'on a adoptée dans les autres départements, ainsi que dans tous les bureaux bien administrés.

Il est très satisfaisant que l'on ait porté au moins une accusation dont la preuve repose sur des documents, chose qui ne saurait être contrefaite ou inventée. L'accusation en question se lit ainsi: "M. Gardner a aussi accusé les Chinois de fraude devant les tribunaux, leur causant beaucoup d'ennui sans motif raisonnable, ces accusations n'ayant aucun rapport à ses devoirs officiels." Les documents en question se composent des archives ou registres, et l'examen le plus ordinaire de ces registres démontrera d'une façon décisive que cette accusation n'est pas du tout fondée, qu'elle est fausse et malicieuse, constituant une interprétation *ad hoc* des accusations précédentes.

La dernière clause de la plainte n'a besoin d'après moi d'aucun commentaire.

En terminant, je ferai remarquer que toute la plainte ne repose que sur une réunion de causes dont les principales sont les suivantes.

Parce que j'accompagnais mon chef de bureau lorsqu'il allait demander à des maisons chinoises certains livres et documents et que je traduisais ces derniers, ce qui avait pour résultat de leur faire donner à certains articles leur valeur véritable et de leur faire payer les droits supplémentaires dus au gouvernement, vu que les chefs de ces maisons savent que les dits livres et documents ne pouvaient être compris par d'autre que par moi.

Parce que j'ai mis au jour la convention illégale faite entre les Chinois et M. Gormully, d'Ottawa, par son représentant à New-Westminster, et que je me suis procuré une copie de cette convention. Quoique la majorité des marchands chinois de cette dernière ville regrettât d'avoir signé la convention, lorsque tous les faits furent exposés—ils avaient été portés à signer sous des accusations très fausses—cependant il y en a eu quelques-uns qui ont été fortement irrités lorsqu'ils m'ont vu leur exposer l'affaire sous son vrai jour et sous son vrai caractère, d'autant plus qu'ils avaient espéré réaliser de grands projets.

Parce que je me suis fortement opposé à l'importation de prostituées chinoises dans ce pays, ce qui a eu pour résultat qu'il n'y en a pas eu une seule d'importée pendant les huit ou dix derniers mois, fait qui signifie la perte de milliers de piastres

pour les marchands d'esclaves et les traficants de chair humaine, dont quelques-uns, malheureusement, font aussi un genre de commerce permis.

Parce que j'ai protesté, dans un rapport envoyé au ministère, contre le traitement sévère qu'a fait subir à certains ouvriers chinois une des compagnies de steamers, m'attirant la haine de cette compagnie, qui là-dessus a encouragé et excité quelques-uns des Chinois à porter les accusations énoncées dans ce rapport.

Parce que, comme citoyen, j'ai exposé les méfaits de notre chef de police, Charles P. Bloomfield, faisant connaître les actes qu'il avait collusoirement avec quelques-uns des Chinois de cette ville.

Parce que j'ai empêché M. Robert Hunter, un de mes collègues, d'exiger des Chinois en général plus d'argent qu'ils n'étaient obligés d'en payer pour répondre aux exigences du revenu, et parce que je l'ai empêché de les traiter autrement que les autres passagers. Parce que j'ai déclaré qu'il avait agi ainsi, ce qui a fait découvrir que, dans un cas, il a soumis quatre Chinois à beaucoup d'ennuis et d'inconvénients inutiles, en examinant les bagages des passagers de race blanche au lieu du débarquement et en détenant pendant longtemps celui des quatre Chinois, les obligeant ainsi à faire des dépenses pour transporter leurs bagages dans une autre partie de la ville, lorsqu'il aurait pu les examiner au lieu du débarquement, disant pour expliquer ses actes qu'ils étaient soumis à un droit de $20 à prélever sur leurs habits, et après renseignements puisés à des sources autorisées il a été constaté que pas un centin n'avait été prélevé et qu'aucun droit quelconque ne pouvait être prélevé.

Le traitement auquel M. Hunter a soumis les journaliers chinois et même des matelots de race blanche, lesquels, en règle générale, n'ont pas les moyens de se défendre, est tel qu'il exige l'intervention d'amis de l'humanité. On s'est aussi plaint souvent à moi que des droits avaient été prélevés sans raison par M. Hunter, et cela, bien que l'on protestât qu'ils étaient prélevés sur des articles admis en franchise. J'ai cru de mon devoir de faire connaître immédiatement ces plaintes au percepteur, ce qui a eu l'effet, dans chaque cas, soit de faire rembourser le droit, soit de porter M. Hamley à donner instruction à M. Hunter de ne prélever aucun droit sur des articles qui n'y sont pas soumis. Ce rôle de médiateur que j'ai cru de mon devoir de jouer comme interprète et comme employé du département des Chinois, et par pitié pour ceux qui ont été traités injustement, m'a fait encourir l'inimitié de M. Hunter, qui, un jour, dans le seul but de me nuire, a fait un rapport comportant de faux énoncés, rapport qu'il a demandé à un M. Sullivan, de cette ville, de signer, lequel lui a fait la réponse un peu cavalière suivante: "Me prenez-vous pour un imbécile ou un coquin, M. Hunter, pour me demander d'apposer mon nom au bas de ce que vous savez tout aussi bien que moi être un mensonge? Non, monsieur; je ne signe pas une chose semblable, M. Hunter!" Après cette réponse, le rapport a été retiré.

Parce que j'ai découvert certaines marchandises entrées en contrebande à bord d'un des steamers de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique faisant le service entre Vancouver et Hong-Kong, mais qui, à cette époque, faisait aussi escale à ce port, ce qui a eu l'effet de faire saisir ces marchandises et de changer l'équipage chinois du bateau suivant et de le remplacer par un équipage de Japonais.

J'ai l'honneur d'envoyer un rapport de M. C. S. Finlaison, chef de bureau et fidèle fonctionnaire, employé depuis longtemps aux douanes, relativement à ma conduite depuis que je fais partie de ce service. M. Finlaison a pu facilement observer et juger mes actes, vu qu'il était mon chef immédiat; il est, partant, en état de parler en connaissance de cause des choses se rattachant à mes fonctions d'interprète et de fonctionnaire à votre service.

Plusieurs rapports faux et excessivement malicieux ont été mis en circulation par le *Colonist*, un des journaux de cette ville, au moyen desquels on a jeté le préjugé dans les esprits et au moyen desquels on les a odieusement trompés, tout cela, au grand détriment de ma réputation et au désagrément de ceux qui connaissent la fausseté de ces rapports. Dans ces circonstances, je vous prie de m'accorder le pri-

vilège d'envoyer aux journaux une copie de votre décision en cette affaire, en leur demandant d'y donner autant de publicité qu'ils en ont donné aux bruits répandus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN E. GARDNER.

A l'honorable ministre des douanes.

BUREAU DES DOUANES, VICTORIA, C.-B., 6 juillet 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de déclarer que M. J. G. Gardner, interprète chinois à ce port, m'a demandé d'écrire quelques lignes dans lesquelles je ferais connaître mon opinion sur sa conduite depuis qu'il est employé dans ce bureau.

Cependant, je devrais dire d'abord que, dans la dernière partie du mois d'octobre, 1885, le percepteur des douanes m'a demandé de prendre sous mes soins les affaires chinoises, et depuis cette époque j'ai toujours rendu à M. Dougall et à M. Gardner les services que j'ai pu leur rendre.

Je puis dire seulement que j'ai une très haute opinion de M. Gardner, et je suis convaincu qu'il a rempli fidèlement et courageusement son devoir depuis aujourd'hui plus de deux ans.

Je dirai, de plus, que, d'après moi, la persécution dont il souffre aujourd'hui est plutôt l'œuvre des blancs que celles des Chinois, bien que ces derniers soient sans doute très heureux d'aider ceux qui persécutent un homme dont les idées ne sont pas conformes aux leurs sur différentes questions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. S. FINLAISON, *chef de bureau.*

A l'honorable ministre des douanes, Ottawa.

VICTORIA, C.-B., 25 juin 1888.

A TOUS CEUX QUE LES PRÉSENTES PEUVENT INTÉRESSER.

Je, soussigné, certifie par le présent, que mon nom est Ah Low et que je suis entrepreneur. Que j'étais passager sur le steamer *Olympian* arrivé à Victoria, C.-B., le 21 du courant, à 7.30 p.m. Que M. Gardner, interprète aux douanes, s'est rendu à bord du steamer dès que ce dernier est entré dans le bassin, et qu'il a immédiatement examiné mon certificat, lequel était conforme à la loi; puis il m'a permis de débarquer sans me retenir plus longtemps. Il y avait sur le bateau deux autres passagers chinois, nommés respectivement Eng Choy et Kwong Uen.

Je parle l'anglais et le comprend parfaitement.

AH LOW.

Témoin: D. IRWIN, *comptable.*

VICTORIA, C.-B., 7 juin 1888.

A TOUS CEUX QUE LES PRÉSENTES PEUVENT INTÉRESSER.

Je, soussigné, C. Young, agent chinois de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, certifie par le présent que, relativement aux Chinois arrivés dans ce port hier soir par le steamer *Yosemite*, l'interprète des douanes, M. John E. Gardner, était l'officier qui a examiné leurs certificats, et que la besogne a été expédiée si rapidement que les passagers n'ont éprouvé aucun retard inutile.

C. YOUNG.

Témoin: C. S. FINLAISON, *chef de bureau.*

VICTORIA, C.-B., 6 juillet 1888.

MONSIEUR,—Des plaintes ayant été portées relativement à des ennuis et retards éprouvés lors du débarquement des steamers du Détroit et de San-Francisco, de marchands et d'autres résidants chinois de Victoria portant des certificats de permis d'absence accordés en vertu de l'Acte restreignant l'immigration chinoise, plaintes basées sur l'absence fréquente, à l'arrivée du steamer, de M. Vrooman, l'interprète, et vu qu'il paraît, en examinant la question, que ces plaintes sont en certains cas bien fondées: Je dois vous donner instruction de transmettre à M. Vrooman, et si la chose est nécessaire, aux autres officiers employés pour surveiller le débarquement des passagers et des bagages, des instructions à l'effet d'assurer leur présence à

l'arrivée des bateaux et pour que les résidants chinois connus des officiers aient la permission de débarquer avec les autres passagers, sur présentation de leurs certificats, et que les Chinois ne seront en butte à aucun obstacle, si ce n'est qu'on fera ce qui est nécessaire pour assurer l'application de l'acte. Veuillez avertir vos subordonnés de toujours se rappeler la nécessité de respecter la parole et les sentiments de Chinois de bonne réputation, et de leur accorder le même traitement qui, dans de pareilles circonstances, serait accordé à des Européens.

Signalez à M. Vrooman la nécessité qu'il y a pour lui de donner tout son temps au gouvernement, et l'inconséquence qu'il y a, de sa part, de remplir deux fonctions différentes. Indiquez-lui les stipulations de l'Acte d'audition—article 14 en particulier—et insistez pour qu'il s'y conforme. Veuillez le prémunir contre sa prétendue coutume de remettre d'heure en heure ou de jour en jour les Chinois qui vont à son bureau pour chercher des certificats de permis d'absence ou pour d'autres affaires.

Veuillez faire tout en votre pouvoir pour faire disparaître ces sentiments de défiance et ce manque de confiance mutuelle qu'il semble y avoir entre M. Vrooman et les autres membres de la société, à quelque race qu'ils appartiennent.

Je ferai à l'honorable ministre des douanes, à mon retour à Ottawa, un rapport à propos duquel vous recevrez de nouvelles instructions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

W. G. PARMELEE, *contrôleur en chef de l'immigration chinoise.*

L'honorable W. Hambly,
Percepteur des douanes et contrôleur des Chinois, etc., etc.

Ottawa, 9 janvier 1889.

Monsieur,—L'honorable ministre des douanes m'apprend que, lorsqu'il était à Victoria, l'été dernier, il vous a donné à entendre que, le nombre et l'importance des affaires faites à ce port en vertu de l'Acte concernant l'immigration chinoise étant tellement diminués, et le chiffre du revenu retiré de cette source étant tellement plus réduit qu'auparavant, le maintien d'un interprète fortement salarié n'était plus justifiable, et que, partant, il s'attendait à demander vos services seulement jusqu'à la fin de l'année 1888, et puis qu'il acceptait votre démission.

Il m'a demandé, hier, si cette démission avait été reçue, et, comme je lui ai répondu négativement, il m'a donné instruction de vous écrire personnellement et d'attirer votre attention sur la question. Espérant que vous me répondrez bientôt.

Je suis, votre très dévoué,
W. G. PARMELEE.

J. E. Vrooman Gardner, Victoria, C.-B.

Bureau des douanes, Victoria, C.-B., 16 janvier 1889.

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 9 du courant, laquelle m'a été transmise ce matin. Permettez-moi de vous remercier cordialement et sincèrement du ton bienveillant, courtois et modéré que vous employez dans cette lettre.

Relativement à la question même, lorsque l'honorable ministre des douanes était dans la Colombie-Britannique, l'été dernier, j'ai compris qu'il avait dit que les affaires faites au port de Victoria, en vertu de l'Acte concernant l'immigration chinoise, étant tellement diminuées en nombre et en importance, et le chiffre du revenu retiré de cette source étant tellement plus réduit qu'auparavant, les fonctions d'interprète chinois devaient être abolies, et qu'une gratification me serait accordée. Comme il disait cela il a pris son crayon, puis, après avoir fait un petit calcul, il a dit que la gratification serait d'environ trois ou quatre cents piastres. Si ces faits lui étaient rappelés, tels qu'ils sont ici rapportés, il se souviendrait sans doute que sa décision a été tout à fait conforme à ce que j'ai dit.

Dans ces circonstances, vous comprendrez facilement mon silence. Il n'a pas été question de ma démission. Le bureau devait être aboli et je devais recevoir une gratification, ce qui, je crois le comprendre, est la règle suivie par le gouvernement

dans le cas où les employés civils sont remerciés de leurs services dans de semblables circonstances.

Vous remerciant de nouveau de votre bienveillante lettre,

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre humble serviteur,

JOHN E. GARDNER.

M. W. G. PARMELEE, commissaire-adjoint des douanes, Ottawa.

OTTAWA, 19 février 1889.

MONSIEUR,—J'ai reçu l'ordre de vous annoncer qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner que l'emploi d'interprète chinois soit aboli à compter du premier jour de mars prochain, et qu'en vertu de cet ordre vos services ne seront plus requis à partir de cette date ; en outre, en vous retirant, il vous sera accordé, en vertu des dispositions de l'article 11 de l'Acte de la mise à la retraite des employés civils, une gratification égalant un mois de salaire pour chacune de vos années de service, savoir: $364.58.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. PARMELEE, *commissaire-adjoint.*

M. JOHN E. VROOMAN,

Interprète chinois, douane de S. M., Victoria, C.-B.

Par le percepteur des douanes, Victoria, C.-B.

OTTAWA, 19 février 1889.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-inclus un avis formel pour M. Vrooman, portant que ses services ne seront plus requis après le premier du mois prochain, vu qu'il a plu au gouverneur en conseil abolir l'emploi d'interprète chinois.

L'honorable ministre des douanes m'a donné ordre de vous informer que, dans le cas où il pourrait arriver que les services d'un interprète soient requis de temps à autre, vous nommerez une personne quelconque pour la circonstance, personne qui sera compétente pour remplir ces fonctions, et vous lui paierez simplement une rémunération modérée pour les services qu'elle aura rendus, mais cette rémunération ne sera nullement basée sur les appointements jusqu'ici payés à l'interprète.

Vu que le chiffre de l'immigration chinoise est aujourd'hui peu considérable, on ne s'attend pas qu'un service de quelque importance soit nécessaire. La principale besogne consiste à accorder des billets de permis d'absence à des personnes retournant en Chine, ce que les fonctionnaires de votre département devraient être capables de faire sans avoir besoin des services d'un interprète, et il est probable que ces services seront seulement requis dans le cas où il arriverait de nouvelles personnes ne parlant pas l'anglais, et pour l'interprétation de factures chinoises, selon que la chose peut être nécessaire.

Veuillez voir à ce que tout soit en ordre, afin que M. Vrooman puisse remettre les livres, documents, etc., le dernier jour du mois courant.

La gratification qui devra lui être accordée lorsqu'il se retirera du service lui sera envoyée en temps opportun.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. PARMELEE, *contrôleur en chef.*

L'honorable W. HAMLEY,

Percepteur des douanes, Victoria, C.-B.

RÉPONSE

(65)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 21 janvier 1890, contenant demande de "copie de tous rapports et communications sur le déversement des sciures, dosses et autres matières nuisibles dans la rivière Ottawa et autres cours d'eau du Canada."

Par ordre.

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 7 mars 1890.

ANALYSES CONCERNANT L'AFFAIRE DES DÉPOTS DE SCIURE DANS L'OTTAWA ET AUTRES RIVIÈRES.

1886.

24 août—Lettre de H. Calcutt, n° 70,173. Appelle l'attention sur l'état de l'Otonabée à son embouchure, lac Rice, Ontario, et demande que l'on prenne des mesures pour faire enlever les dépôts de sciure qui y nuisent à la navigation.

27 août—Lettre de la Cie Rathburn, n° 70,297. Demande le creusement d'un chenal dans les dépôts de sciure à l'entrée de l'Otonabée.

15 septembre—Lettre de H. Calcutt, n° 70,733. Signale de nouveau à l'attention les obstructions dans l'embouchure de l'Otonabée.

17 septembre—Lettre à H. Calcutt, n° 39,498. Accuse réception de la lettre précédente.

23 septembre—Lettre de H. Calcutt, n° 71,005. Concernant les obstructions à l'entrée de l'Otonabée.

18 octobre—Lettre de l'ingénieur en chef, n° 71,643. Communique un rapport de M. Coste sur les dépôts de sciure qui obstruent l'embouchure de l'Otonabée; ne peut pas conseiller d'y exécuter des dragages, tant qu'on n'aura pas mis fin à l'usage de jeter la sciure à l'eau.

12 novembre—A H. Calcutt, n° 39,498. On l'informe qu'il a été fait un examen de l'Otonabée; mais que tant que l'usage d'y jeter la sciure n'aura pas cessé, le département ne juge pas opportun d'y faire opérer des curages.

12 novembre—A la Cie Rathburn, n° 39,497. Même information que ci-dessus.

1887.

20 janvier—Du greffier du Conseil privé, n° 74,231. Il transmet une pétition de la corporation de Peterborough demandant le dragage de la Petite-Rivière, Ontario.

14 mai—Du Secrétaire d'Etat, n° 77,128. Il transmet cette pétition de la corporation de la ville de Peterborough.

3 juin—De l'ingénieur en chef, n° 77,676. Son rapport sur les travaux de dragage demandés au Petit-Lac; il estime que ces travaux et le dépôt en lieu convenable des matières excavées coûteraient $20,000.

1888.—De H. Gray, I.C. Il rend compte de l'examen par lui fait de la rivière Ottawa, entre Ottawa et Grenville, et expose que d'énormes quantités de sciure, etc., remplissent aujourd'hui les baies et anses, recouvrent les bords de la rivière, et empiètent graduellement sur son chenal, où déjà en beaucoup d'endroits elles forment obstruction à la navigation.

1889.

30 janvier.—De S. Fleming, I.C., n° 95,920. Il rend compte de son examen de la rivière, entre Ottawa et Grenville, et affirme qu'il n'y a aucune probabilité à ce que la navigabilité de ce cours d'eau puisse être compromise par le déversement des sciures d'ici à bien des siècles à venir.

LETTRE MISSIVE N° 70,173.

OFFICE OF CALCUTT'S LINE OF STEAMERS,
PETERBOROUGH, ONT., 24 août 1886.

HONORABLE MONSIEUR,—Je voudrais attirer votre attention sur l'état de la rivière Otonabée, à son entrée dans le lac Rice. Il y a trois chenaux ; deux sont déjà si bien remplis de sciures qu'un simple billot n'y flotterait pas, et les bateaux ont peine à arriver au lac par le troisième passage, que les mêmes matières envahissent rapidement.

En demandant un rapport sur cet état de choses, et en prenant ensuite des mesures pour l'enlèvement des dépôts de sciure, vous obligeriez infiniment

Votre humble serviteur,

H. CALCUTT.

A l'honorable Ministre des Travaux publics.

LETTRE N° 70,297.

THE RATHBURN COMPANY,
DESORONTO, ONT., 27 août 1886.

MONSIEUR,—La sciure s'est tellement accumulée dans l'embouchure de l'Otonabée, sur le lac Rice, comté de Peterborough, qu'elle y rend très difficiles le flottage des bois et la circulation des bateaux.

Nous espérons qu'il vous paraîtra opportun de faire rouvrir le chenal au moyen de dragage ; et que vous voudrez bien aussi défendre que l'on jette dorénavant les sciures à la rivière, en amont, afin que le passage demeure toujours praticable.

Vos obéissants serviteurs,

THE RATHBURN COMPANY.

Honorable Sir H. L. LANGEVIN,
Ministre des Travaux publics, Ottawa, Ont.

LETTRE N° 39,497.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 1er septembre 1886.

MESSIEURS,—Je suis chargé de vous accuser réception de votre lettre du 27 dernier, par laquelle vous demandez l'ouverture, au moyen de dragages, d'un chenal dans les dépôts de sciure qui se sont formés à l'embouchure de la rivière Otonabée.

Votre serviteur,

A. GOBEIL, *Secrétaire.*

The Rathburn Co., Desoronto, Ontario.

LETTRE N° 70,733.

OFFICE OF CALCUTT'S LINE OF STEAMERS,
PETERBOROUGH, ONTARIO, 15 septembre 1886.

A l'honorable Ministre des Travaux publics.

HONORABLE MONSIEUR,—Je prends la liberté d'appeler de nouveau votre attention sur l'embouchure de l'Otonabée.

Il est devenu presque impossible de franchir les accumulations de sciure qu'elle contient, et si les eaux baissent encore de quelques pouces, nous serons forcés de mettre nos bateaux en relâche.

Je vous prie instamment de vouloir bien envoyer quelqu'un visiter les lieux, et de prendre les mesures nécessaires pour rétablir et conserver la navigabilité de la rivière.

Votre obéissant serviteur,

H. CALCUTT.

LETTRE N° 39,498.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 17 septembre 1886.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous accuser réception de votre lettre du 15, au sujet des obstructions qui se trouvent dans l'embouchure de l'Otonabée, et qui sont dues à des dépôts de sciure.

Votre lettre a été renvoyée à l'ingénieur en chef.

A. GOBEIL, *Secrétaire.*

Monsieur H. CALCUTT, Peterborough, Ontario.

LETTRE N° 71,005.

OFFICE OF CALCUTT'S LINE OF STEAMERS,
PETERBOROUGH, ONTARIO, 22 septembre 1886.

A l'honorable Ministre des Chemins de fer et des canaux.

HONORABLE MONSIEUR,—Permettez-moi de signaler à votre attention l'envahissement de la rivière Otonabée, lac Rice, par les sciures. Deux chenaux de son entrée sont complètement obstrués, et il ne reste plus que deux pieds d'eau dans le troisième chenal.

Nous sommes forcés de mettre nos bateaux en relâche.

Veuillez, je vous prie, prendre des mesures pour faire enlever les sciures accumulées. Je vous serais extrêmement obligé d'envoyer votre ingénieur sur les lieux, avec ordre de vous faire son rapport.

Votre humble serviteur,

H. CALCUTT.

LETTRE N° 71,643.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 18 octobre 1886.

MONSIEUR,—Suivant les instructions au dos de la lettre n° 70,733, j'ai fait examiner l'Otonabée, et je vous envoie, pour l'information de l'honorable ministre, le rapport de M. Coste, mon assistant, sur les obstructions produites par l'accumulation de la sciure à l'embouchure de cette rivière.

M. Coste a constaté que l'Otonabée et ses branches sont devenues à peu près impraticables. Sur des points où il y avait naguère vingt pieds d'eau, à peine en reste-t-il deux à trois ; et cette remarquable diminution de fond est uniquement due à l'accumulation de la sciure et des débris de bois.

Les moulins établis sur la rivière jettent, paraît-il, tout au courant, sciure et débris. Que l'on continue à les laisser faire, la navigation ne sera bientôt plus possible.

La compagnie Rathburn, par sa lettre n° 70,297, demande que l'on pratique, au moyen de dragages, un chenal à travers les dépôts de sciure, pour le flottage et la navigation.

Mais, comme M. Coste en fait la remarque, il est bien inutile d'entreprendre de pareils travaux, tant qu'on n'aura pas mis fin au déversement des déchets de scierie à la rivière.

Déjà, il y a quelques années, le département a exécuté, au-dessus et au-dessous de Peterborough, des dragages considérables.

L'amélioration effectuée par ces travaux ne devait pas être de longue durée, puisque le fond est encore partout diminué par des dépôts de sciure, etc., et que la tranchée qu'on avait ouverte est comblée.

Tant qu'il n'aura pas été pris des mesures très fermes pour empêcher que les moulins ne déversent leurs déchets dans l'Otonabée et ses affluents, je ne puis point recommander le curage de cette rivière.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *Ingénieur en chef.*

M. A. GOBEIL, Secrétaire au Département des Travaux publics.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 1er octobre 1886.
EXAMEN DE LA RIVIÈRE OTONABÉE, ONTARIO.

CHER MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai visité l'embouchure de la rivière Otonabée, sur le lac Rice.

On s'est plaint que la navigation y devenait presque impossible, en raison d'une accumulation de sciures, dosses et autres déchets de bois; et le flottage des billots, de plus en plus difficile.

Cette plainte n'a rien d'exagéré, et il y a vraiment urgence à exécuter des dragages. Seulement, ils ne sauraient être utiles, qu'à condition que les moulins cessent entièrement de jeter leurs sciures et leurs autres déchets à l'eau.

Il y a six usines en activité sur l'Otonabée, en amont de la ville de Peterborough, et toutes les six jettent la plus grande partie de leur sciure à la rivière. A celle de M. J.-M. Irwin, distante d'environ trois milles de Peterborough, tout allait à l'eau, quand je suis passé par là; et comme je n'ai pas vu de sciure autour du moulin, j'ai raison de croire qu'on ne s'en débarrasse pas autrement. Ce qui ne tombait pas à l'eau tout de suite par l'ouverture en dessous des scies, était rejeté à la rivière à pleines pelles.

On m'a dit que les autres scieries en faisaient autant, et je le crois sans peine après avoir examiné l'embouchure de l'Otonabée. Il y a là, en effet, une couche de sciure qui occupe une étendue de vingt-cinq acres au moins, et les trois branches de la rivière, pratiquement, sont obstruées. La branche orientale, la principale à l'origine, est impraticable aujourd'hui, étant fermée par une barre de sciure et de débris de bois, large de 500 à 600 pieds, et couverte de dix-huit à vingt pouces d'eau à peine. La branche du milieu n'est pas en meilleure condition, et la branche occidentale, avant peu, aura cessé d'être navigable, car elle se remplit rapidement, et déjà elle n'offre plus que trois pieds d'eau sur la barre qui la traverse à son entrée.

J'estime, d'après les données officielles, qu'il a passé, durant la saison dernière, dans l'embouchure de l'Otonabée, plus de 200,000 billots, représentant environ 200 millions de pieds de sciages; partie pour la maison Rathburn, de Deseronto; partie pour MM. Gilmour et Cie, de Trenton, Fowlds d'Hastings et Ulgott d'Harwood.

Ces usiniers, de même que les propriétaires des bateaux naviguant sur le lac Rice et la rivière Otonabée, se plaignent vivement d'éprouver une grande difficulté à effectuer le flottage de leurs bois là où ils avaient, ces années passées, une magnifique voie navigable de quinze pieds de fond; et aussi de ne pouvoir plus guère utiliser leurs bateaux à vapeur.

Le courant entraîne bien le gros de la sciure, etc., jusqu'à l'embouchure de la rivière; mais, entre Peterborough et le lac Rice, espace de vingt et un milles, il existe aussi des barres, sur les points où le courant est peu sensible. J'ai vu des dépôts de sciure au Petit Lac, immédiatement en aval de Peterborough; au lieu de l'ancien fond de vingt pieds, on n'y trouve plus que des couches de sciure et de débris, dont l'épaisseur varie de dix à dix-huit pieds. Il sera bien nécessaire d'opérer des dragages dans ce lac, notamment pour l'abord des quais.

Mais, je le répète, les dragages n'auront un effet durable que si l'on édicte et met à exécution la défense absolue de déverser les sciures et les autres déchets dans la rivière.

Ci-inclus trois pièces départementales—nos 70,123, 70,297 et 70,733.

Je suis, cher monsieur, votre dévoué serviteur,

LOUIS COSTE, *Ingénieur-adjoint, au départ. des T. P.*

Monsieur F. PERLEY, Ingénieur en chef, départ. des T. P., Ottawa.

LETTRE N° 39,498.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 12 novembre 1886.

MONSIEUR,—Relativement à vos lettres du 24 août et du 15 septembre, appelant l'attention sur les obstructions situées à l'embouchure de la rivière Otonabée, je suis chargé de vous informer que le département a fait faire un examen des lieux, duquel il résulte que ces obstructions sont causées par le déversement en rivière des sciures et autres déchets de moulins ; et que jusqu'à ce que cette pratique cesse, il serait inopportun d'opérer du nouveaux dragages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL, *Secrétaire.*

Monsieur H. CALCUTT, Peterborough, Ontario.

LETTRE N° 39,497.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 12 novembre 1886.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 27 août dernier, demandant l'ouverture, au moyen de dragages, d'un chenal à travers les dépôts de sciure, à l'embouchure de la rivière Otonabée sur le lac Rice, je suis chargé de vous informer que le Département a fait faire un examen des lieux, duquel il résulte que les obstructions sont causées par le déversement en rivière des sciures et autres déchets de moulin ; et que jusqu'à ce que cette pratique cesse, il serait inopportun d'opérer de nouveaux dragages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL, *Secrétaire.*

THE RATHBURN CO., Desoronto, Ontario.

LETTRE N° 74,231.

AU CONSEIL PRIVÉ, CANADA.

A Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil :

La requête de la corporation de la ville de Peterborough, Ontario, par son conseil présentée, expose respectueusement :—

Que le gouvernement a réservé la rue Crescent, dans la dite ville, à l'origine, pour servir de voie publique le long de la rive du Petit Lac, et de communication avec le chemin conduisant aux écluses sur le rapide Whitla ; et que le feu surintendant des eaux du Trent, M. Thomas D. Belcher, a toujours prétendu que ce terrain était une réserve du gouvernement.

Que le Petit Lac, qui est navigable, appartient au domaine fédéral ; qu'il communique, par la rivière Otonabée, navigable aussi, avec le lac Rice, et forme partie du système projeté de navigation de la vallée du Trent, actuellement en cours d'exécution par les soins du gouvernement du Canada ;

Que le Petit Lac est encombré de sciures et autres déchets de moulin, déposés dans les eaux de l'Otonabée, au-dessus du lac et de son tributaire, depuis quarante ans ; ce qui a amené l'envahissement de la rue Crescent par les eaux ; et que si cette dernière n'est pas protégée et élargie, elle ne tardera pas à devenir inutile pour la circulation.

Que le gouvernement, en plus d'une occasion, a fait draguer les dépôts qui obstruaient les chenaux des bateaux à vapeur, dans le lac Rice ; et que ces mêmes chenaux, étant encore engorgés, il va falloir recommencer les dragages ;

Que votre requérante est d'opinion que le dégagement de ces passages serait plus effectif si l'on enlevait les dépôts de sciure à partir du Petit Lac ; et qu'elle suggère, en ce cas, d'utiliser les curages, en les employant, chose importante, à refaire et élargir les portions de la rue Crescent qui ont été rongées par les eaux ;

Que votre requérante offre de contribuer aux travaux de la rue en construisant le revêtement en façade pour retenir le remblai, pourvu que le gouvernement prenne à sa charge d'effectuer le remplissage avec les curages du lac.

Qu'un revêtement établi le long du lac serait d'une très grande utilité par la suite, pour le mouvement de navigation auquel donnera occasion l'ouverture du canal de la vallée du Trent.

C'est pourquoi votre requérante prie Votre Excellence en conseil de vouloir bien affecter une somme d'argent suffisante au creusement du lac, et aussi à l'utilisation des curages pour la réfection et l'élargissement de la rue Crescent comme ci-dessus ; et en même temps ordonner que tous les travaux s'exécutent durant la saison prochaine.

Et votre requérante ne cessera de prier.

J. STEVENSON, *Maire.*

CHARLES D. MACDOWN, *Secrétaire-greffier de la ville.*

LETTRE N° 77,128.

A Son Excellence le très honorable Marquis de Lansdowne, G.C.M.G., gouverneur-général du Canada en conseil.

La requête de la corporation de la ville de Peterborough expose très respectueusement:

1° Que le Petit Lac, situé dans ou près la ville de Peterborough, a de largeur un tiers de mille environ, et formera partie de la ligne de canalisation de la vallée du Trent, en sorte que les bateaux qui passeront par la percée projetée entre Peterborough et Lakefield, devront nécessairement traverser ce lac.

2° Qu'à l'origine celui-ci avait de six à dix pieds de profondeur en moyenne; mais que par l'accumulation depuis des années, des déchets des scieries, apportés par la rivière, la navigation y est aujourd'hui fort embarrassée;

3° Que les déchets et rebuts qui ont encombré le lac provenaient d'endroits situés en amont de la ville ; que les dépôts, pour la plus grande partie, datent déjà de quelques années; les quantités de déchets qui descendent de la rivière étant comparativement petites depuis cinq ans;

4° Que ces déchets et rebuts consistent principalement en sciures; et qu'on pourrait, à frais modérés, en faire l'extraction avec une machine à draguer et les transporter sur la rive, dont il est nécessaire de relever le sol.

5° Que votre requérante a déjà pris des mesures et emploiera ses efforts et son autorité, à l'avenir, pour empêcher que le lac, après son curage, ne se remplisse encore; et qu'elle demande très respectueusement au gouvernement fédéral de faire exécuter maintenant le curage de ce lac, qui établit une communication nécessaire dans le système de canalisation de la vallée du Trent.

Et votre requérante ne cessera de prier.

J. STEVENSON, *Maire.*

CHARLES D. MACDOWN, *Secrétaire-greffier de la ville.*

LETTRE N° 77,628.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT, OTTAWA, 13 mai 1887.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous accuser réception d'une requête de la ville de Peterborough à Son Excellence le Gouverneur général, portant la demande que le gouvernement fédéral exécute des travaux de dragage qui seraient devenus nécessaires dans le Petit Lac, près de la ville, et de vous informer que cette requête sera prise en considération.

J'ai, etc.,

G. POWELL, *Sous-secrétaire d'Etat.*

Monsieur J. STEVENSON, M.P., Chambre des Communes, Ottawa.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 3 juin 1887.

MONSIEUR,—En ce qui concerne la pétition par laquelle la ville de Peterborough demande le curage du Petit Lac, j'ai à exposer que la nécessité de cette opération est due au déversement en rivière des sciures et débris de bois pratiqué sans mesure par les moulins établis sur l'Otonabée et ses branches. Ces dépôts ont pris de telles proportions, que ce cours d'eau n'est plus navigable aujourd'hui.

En octobre dernier, j'ai fait rapport sur les obstructions à l'embouchure de l'Otonabée ; j'ai représenté qu'il n'y avait guère que deux ou trois pieds d'eau dans des endroits qui en offraient vingt autrefois ; et qu'il serait bien inutile d'y ouvrir un chenal tant qu'on n'empêcherait pas les scieries de déverser leurs déchets à la rivière. Pour obtenir cinq pieds de fond aux étiages, dans toute l'étendue du Petit Lac, il faut enlever 55,000 verges cubes de matières,—sciures et débris principalement. Pour avoir un chenal de cinq pieds de fond et de 300 pieds de largeur, de quai à quai, dans le lac et jusqu'à la première écluse sur l'Otonabée, il faut extraire 20,000 verges cubes de curages. La question de savoir où placer ces curages est aussi fort importante. Il ne s'agit pas d'ôter une obstruction sur un point pour en créer d'autres ailleurs. Je ne vois qu'un parti à prendre : c'est de transporter les curages sur la rive ou en arrière d'un revêtement ou encaissement construit exprès pour les retenir. Ces travaux nécessiteront un outillage spécial. J'estime, enfin, que l'enlèvement des dépôts d'une nature si particulière qui se sont formés dans le lac coûtera au moins $20,000 ; j'entends l'ensemble des opérations pour creuser un chenal de 300 pieds et transporter tous les curages en lieu convenable.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *Ingénieur en chef.*

M. A. GOBEIL, Secrétaire, département des travaux publics.

RAPPORT DE M. HENRY GRAY.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 1888.

CHER MONSIEUR,—En juillet, l'année dernière, je recevais instruction de vous, verbalement, d'aller examiner le lit de la rivière Ottawa, depuis la chute des Chaudières jusqu'au canal Grenville, pour constater, autant que possible, au moyen de sections transversales et de forages, si les sciures et autres déchets de moulins qui se jetaient alors dans la rivière, comme elles s'y jettent encore, pouvaient devenir nuisibles à la navigation.

Pour l'exploration, et pour la commodité de mon monde, je me procurai un grand chaland appartenant au service des dragages, et je fis bâtir sur ce bateau une maison, aménagée en bureaux et en logements. Le pont fut prolongé à l'avant de manière à faire saillie au-dessus de l'eau, ce qui devait faciliter nos opérations de sonde et de forage.

Le 20 juillet, engagement des hommes. Tout se trouva prêt le 8 août; nous descendîmes les écluses et entrâmes en rivière.

La saison étant avancée, il fallait être expéditif. Je crus à propos de commencer mon examen à la tête de l'île Kettle, environ une lieue au-dessous de la ville, et de remettre l'exploration de la rivière en amont, à la clôture de la navigation ; d'autant que nous n'avions jusqu'à ce moment-là, que le temps de bien examiner les choses entre l'île et Grenville.

Nous avons levé notre première section transversale (AA), presque vis-à-vis la scierie Hilman, à trois milles au-dessous du canal Rideau. Elle va de la rive gauche à la rive droite de la rivière, en travers du chenal nord, de l'extrémité occidentale de l'île, et du grand chenal.

L'Ottawa, sur la ligne AA, peut avoir un mille de largeur en temps de forte crue, lorsque l'eau couvre la pointe de l'île. Aux étiages, le chenal principal a un demi-

mille, et son plus grand fond se trouve près de la rive ontarienne, rive droite. Le chenal du nord, qui n'a que 200 pieds de large, n'est pas navigable aux eaux basses.

Sur cette ligne, nous avons pratiqué cinq forages. Le n° 1, sur la rive de l'île Kettle, indique 6 pieds de sable granitique, net, sans parcelles ligneuses. Le n° 2, à 700 pieds au sud du 1er, et qu'on a poussé jusqu'à la profondeur de 14 pieds, offre un sable granitique fin, avec de faibles quantités de sciure. N° 3, à 600 pieds du n° 2, presque au milieu de la rivière : gros sable granitique ; sciure en faibles quantités ; très forte proportion de menus déchets de moulin. N° 4 : gros sable granitique, sciure et déchets. N° 5, près de la rive droite, vis-à-vis l'usine Hillman : 2 pieds d'un mélange de déchets de scierie et de glaise.

Section BB, cinq milles au-dessous du canal Rideau ; va de la rive québecquoise à la rive ontarienne, et coupe le chenal nord (entre la terre ferme et Kettle-Island), l'extrémité orientale de l'île, le grand chenal, puis, en obliquant au sud, l'extrémité occidentale de Goose-Island (île aux Oies) et le chenal du sud.

Le chenal du nord, aux basses eaux, n'est praticable qu'avec de légères embarcations à rames. Il y a vingt-cinq ans, il avait vingt pieds de fond. Ce passage est encombré aujourd'hui de sciures, de débris de bois et de sable.

Nous avons fait trois dragages sur cette section, dans le chenal principal. Le n° 1, près de l'île Kettle, indique 18 pieds de sable granitique et de sable calcaire, avec une quantité considérable de sciure mélangée des mêmes sables. Nos 2 et 3, 14 et 13 pieds de profondeur respectivement : sable granitique net. A cet endroit, la rivière est un peu plus rapide qu'à la tête de l'île Kettle ; sa vitesse, constatée par une observation pendant le lever de la section BB, était alors d'un mille par 48 minutes et demie.

L'île aux Oies, située vers l'extrémité occidentale de la section, a de grands accroissements, formés de sable granitique et de déchets de scierie ; ces marges ne cessent de s'étendre en empiètement sur le chenal principal et celui du sud.

Un forage, opéré à l'île Kettle, près du bôme du gouvernement, a marqué 3 pieds de sciure sur sable calcaire. A cet endroit, se produisent dans l'eau de continuelles montées de gaz, qui s'échappent de la sciure décomposée au fond de la rivière.

Les rives de l'île Kettle et le bord de la terre ferme, du côté québecquois, sont rongés par les eaux.

Ci-jointe une photographie prise de l'extrémité orientale de l'île, et qui représente le bôme avec la rive couverte de déchets. Le feu est souvent mis à ces menus bois, pendant l'été ; et il arrive alors que l'incendie, en s'étendant vers l'intérieur des terres, dévore de précieuses récoltes sur pied.

Section transversale CC, sept milles trois quarts au-dessous du canal Rideau, un peu en amont du phare de Templeton. De la rive gauche à la rive droite, en traversant l'extrémité orientale de l'île aux Oies, le chenal entre cette île et l'île aux Canards, cette dernière et le chenal du sud.

Trois forages ont été faits sur cette ligne. Les deux rives de l'Ottawa et le sous-lit sont formés de roche calcaire *in situ*. Forage n° 1 : 3 pieds de sciures et débris de bois, avec sable en très petite quantité, reposant sur le roc. N° 2 : 2 pieds des mêmes matières sur le roc. Le forage n° 3, exécuté tout près de la pointe ouest de l'île aux Canards, pour constater la nature des matières qui envahissent le chenal sud et qui ont produit les accroissements survenus à l'île, a fourni la preuve que ce sont des sciures en décomposition.

Section transversale DD, à dix milles et demi au-dessous du canal Rideau et à environ un demi-mille en aval de l'embouchure de la petite Rivière Blanche.

Cette partie de l'Ottawa est d'une navigation difficile, aux étiages, à cause de sa faible profondeur. Il y a quelques années, on a creusé un chenal par le milieu de la rivière ; mais les bateaux ne le pratiquent pas, préférant suivre celui qui passe auprès de la rive nord.

La largeur de l'Ottawa, ici, est de trois quarts de mille ou environ, aux basses eaux. Le courant est lent. Il faisait un mille par heure et quarante minutes, lors de notre observation, le 25 août dernier.

La rive québecquoise est couverte de copeaux, de morceaux de bois et de sciures.

Résultat des forages. N° 1 : 4 pieds 3 pouces de glaise sur fond dur. N° 2, à 900 pieds de la rive, 14 pieds 3 pouces de sable mélangé d'une quantité considérable de sciure (il est probable que cette couche est plus profonde.) N° 3, à 600 pieds du deuxième : sable granitique mêlé d'une petite quantité de matières boiseuses. N° 4, à 700 pieds du n° 3 : 6 pieds et demi de sable granitique. N° 5, près de l'extrémité ouest d'une des îles Léonard : mélange de sable et de sciures et débris en grande quantité.

Le chenal entre la rive ontarienne et les îles Léonard était primitivement bon, à ce que me dit M. Besserer, qui habite cet endroit depuis vingt ans ; mais le passage est encombré aujourd'hui de 6 à 20 pieds de sciures, dosses, etc., et les îles sont couvertes des mêmes matières.

M. Besserer a creusé sur les îles, jusqu'à une profondeur de dix pieds dans la sciure pour trouver du sable propre à faire du mortier. Il se plaint que les gaz qui se dégagent des sciures pourries répandent parfois, en été, une odeur tout à fait insupportable. Il a vu souvent descendre au fil de l'eau des masses de déchets, hautes de quatre à cinq pieds, et si compactes qu'elles eussent pu soutenir le poids d'un homme.

J'ai examiné la Petite rivière Blanche. Elle est large d'environ 90 pieds à son entrée, et encaissée dans des berges de terre glaise. Durant l'étiage, elle se montre à sec à deux milles de son embouchure. Le printemps, son courant est violent, et je lui attribue la formation de la barre qui se trouve dans l'Ottawa.

Section transversale E. E., à seize milles au-dessous du canal Rideau, et immédiatement en aval de l'entrée de la Lièvre.

L'Ottawa s'est retréci et n'a qu'un quart de mille. L'eau est plus profonde—40 pieds au moins près de la rive québecquoise. Les bords naturels sont de glaise. Nous n'avons pas fait de forages dans la rivière, parce que nous nous étions assurés par des sondages que son lit était de glaise comme ses rives.

Il existe au bord de l'eau, sur le côté oriental de la Lièvre, un énorme banc de sciure, qui atteint 25 à 30 pieds d'élévation et qui s'est formé depuis vingt ans. La sciure s'y présente par couches très compactes, entremêlée d'autres déchets. (Voir la photographie et les échantillons.)

J'ai poussé mon examen, dans la Lièvre, jusqu'aux moulins de McLaren et de Ross, à 5 milles et demi de l'embouchure.

Cette rivière est pleine de déchets de scierie, accumulés en battures sur les deux rives, ou qui, par endroits, font de petites îles en plein chenal, laissant d'étroits passages à l'eau. (*Voir* les photographies représentant la Lièvre en amont et en aval du lieu de chargement.)

Des glissoires amènent les sciages confectionnés par les moulins ci-dessus, jusqu'au point où s'effectuent les chargements sur barges, à quatre milles des usines. Les barges y prennent charge partielle seulement, et descendent ensuite dans l'embouchure de la rivière pour s'y compléter en embarquant des bois pris de trains à flot. Tout cela, parce que la Lièvre est embarrassée de dépôts de sciure, etc.

Les usines produisent de 25 à 30 millions de pieds de sciage par an, et elles jettent tous leurs déchets à l'eau.

Entre ces moulins et le lieu de chargement, se dressent des berges de sable, hautes de 50 à 150 pieds, avec de grandes traces d'érosion. En amont, au lac des Sables, 60 milles de l'Ottawa, se voient de ces escarpements, qui atteignent jusqu'à 400 pieds. Ils sont sujets aussi aux érosions. Tous les ans, les crûes printanières en enlèvent des mille et mille voyages de sable, qu'elles déposent dans l'Ottawa avec les sciures et les autres rebuts des moulins.

Trois milles au-dessous de la section transversale EE, commencent les îles McCaull, situées près de la rive ontarienne. Il y avait autrefois, entre elles et la terre ferme, un chenal profond de 12 pieds, aujourd'hui engorgé de sable et de sciure. Les îles tiennent une étendue de deux milles, en descendant la rivière.

Section transversale F F, à vingt et un milles du canal Rideau, devant Rockland.

La rivière, ici, n'a que 1,100 pieds de largeur, mais elle y est très creuse, au milieu, où elle conserve une profondeur de 67 pieds au moins, dans les basses eaux.

Résultats des forages opérés sur cette ligne. N° 1, près de la rive gauche ou québecquoise : 9 pieds de sable calcaire mêlé d'une forte quantité de déchets de scierie. Le lit du chenal est vaseux. N° 2, à la rive droite: 4 pieds, sable et vase mêlés de déchets boiseux.

Courant lent—un mille par deux heures quarante minutes, le 31 septembre.

A Rockland sont les grandes scieries de M. Edwards, M. P., qui débitent 2,500 billots par jour, durant la saison d'activité. Elles ne jetait rien à l'eau. Sciures et rebuts se consument dans un four construit exprès. La sciure sert de combustible. On m'a dit que ce four avait coûté $10,000, prix qui me paraît excessif; car les fours en usage à la baie Georgienne reviennent à $4,000. Avant qu'on ait eu cet appareil à Rockland, il y fallait trente hommes et chevaux pour enlever les déchets. Maintenant un homme et un enfant tiennent le four en marche.

Les sciures, etc., provenant des moulins en amont, ont presque comblé la baie ou grande anse dont M. Edwards se servaient auparavant pour le bômage de ses billots. Elle aurait besoin d'être curée.

Section G G, à vingt-six milles et demi du canal Rideau, devant Thurso, sur la rive québecquoise.

Cette section, faite un peu au-dessous de la rivière Blanche, coupe l'extrémité supérieure de l'île Clarence, située près de la rive droite. A cet endroit, le chenal a une profondeur presque uniforme. La grève sur la rive gauche (québecquoise), est couverte de déchets de bois, et jusqu'au delà de cent pieds en rivière, il existe une épaisse accumulation de sciures mélangées de glaise et de sable, d'après des forages poussés à quatorze pieds. Le lit de la rivière est, au milieu, formé de sable, et en se rapprochant de la rive sud, de glaise et de cailloux.

Tout le fond du chenal entre l'île Clarence et la terre ferme (côté d'Ontario) est recouvert de sciure; le comblement se fait rapidement. Les bords de l'île sont jonchés de déchets.

J'ai examiné aussi la Blanche. Dépôts étendus de sciure, etc , sur les bords, à son embouchure. On m'a dit qu'il n'y avait pas de scierie dans cette rivière.

A trente milles du canal Rideau se trouvent les îles Parker, au nombre de cinq, faisant groupe, sur une étendue d'environ deux milles. La dernière finit vis-à-vis Wendover, Ontario.

Dans le chenal principal, près de ces îles, le fond est sablonneux; l'eau peu profonde: à peine 11 pieds à l'étiage, et sur une faible largeur encore (voir le plan). Les bords sont, par places, recouverts de sable et de sciure.

Section transversale H H, à trente-quatre milles du canal Rideau. De la rive orientale de la rivière de la Nation du Nord à la rive orientale de celle du Sud.

L'Ottawa a sur cette ligne un demi-mille environ de largeur.

Résultat des forages.—N° 1, à 50 pieds environ de la rive québecquoise: 16 pieds de sable calcaire et sciure décomposée. N° 2, à 400 pieds de terre; 9 pieds des mêmes matières; forte proportion de sciure. La sciure paraît s'étendre jusqu'à 1,300 pieds de terre. Forage n° 3, à 350 pieds de la rive ontarienne: 6 pieds 9 pouces de glaise et de déchets boiseux, sciure principalement. N° 4, près de terre: 4 pieds et demi des mêmes matières.

Les grèves sur l'Ottawa et dans l'embouchure des deux rivières Nation, sont recouverts de débris de bois et de sciure.

Sur la Nation du Sud, à un mille de son entrée, se trouve le moulin de M. F.-X. Wilson, qui confectionne de un million et demi à deux millions de pieds de sciages par an. Il est depuis trois ans en activité. Tous les déchets s'y brûlent, de même qu'au moulin de M. Hagar, placé à deux milles de l'Ottawa, et qui débite aussi de un million et demi à deux millions de pieds de bois, annuellement. Celui-ci fonctionne depuis quatre ans.

Il existe d'autres scieries plus haut en rivière, sur la traversée du chemin de fer Canadien de l'Atlantique, à trente milles de l'embouchure de la Nation; mais elles ne produisent des sciages que pour le commerce local.

Il y a eu des scieries sur la rivière Nation du Nord; elles jetaient, en activité, tous leurs déchets à l'eau.

Sur la section H H, dans l'Ottawa, le courant était très lent, le 10 septembre dernier, date de notre observation; il ne faisait qu'un mille en quatre heures seize minutes.

Entre les rivières Nation et le baie de Papineauville, distance de sept milles, j'ai remarqué plusieurs débarcadères particuliers. Il y a de grands dépôts de sciure, etc., au côté est de tous ces appontements.

J'ai examiné l'entrée de la baie, sise à quarante et un milles du canal Rideau. Elle contient une batture de sciure, fort étendue, où un forage a indiqué 10 pieds de cette matière. L'eau alentour est profonde. (Voir le plan.)

Section transversale I I, à quarante-quatre milles du canal Rideau, et un demi-mille au-dessous de Montebello, rive québecquoise.

L'Ottawa n'y mesure que 1,300 pieds de largeur, mais il y est très profond : plus de 70 pieds à l'étiage, dans le chenal. Berges escarpées. Les forages, des deux côtés, indiquent que les atterrissements sont formés de sable calcaire et de sciure.

La rivière au Saumon se présente à un demi-mille environ en aval de la section I I, à la rive gauche de l'Ottawa. Il existe dans son entrée une accumulation considérable de sciure et autres rebuts.

Section transversale K K, à cinquante et un milles du canal Rideau, près du phare de McTavish. La rivière ici est extrêmement creuse; le chenal a plus de 80 pieds de fond, à l'étiage. Les bords sont recouverts d'amas de sable et de déchets de scierie, qui empiètent graduellement sur le chenal.

Deux forages de 13 à 10 pieds respectivement indiquent que le lit du côté québecquois, est formé de bois en débris, de sciure et de terre glaise. A la rive opposée, il est de sable et de déchets.

Section transversale L L., cinquante-sept milles du canal Rideau,—immédiatement au-dessous de la rivière au Calumet.

Dans l'intervalle entre les lignes K K et L L, l'Ottawa est large et creux.

Un forage de 10 pieds, à la rive québecquoise, indique de la sciure et du sable.

Environ un mille en aval, il y a une grande batture, devant l'entrée du canal Grenville. Elle est formée de sable, avec de petites traces de sciure.

L'exploration dont j'ai rendu compte dans les pages précédentes, s'était étendue sur la partie de la rivière comprise entre le canal Rideau et Grenville, distance de soixante milles. C'est aussi la distance qu'il y a de Grenville à Montréal.

Le 26 septembre, cette première course étant à son terme, le remorqueur *Ada* vint prendre notre bateau le *Nemo* pour le ramener au canal Rideau, où l'expédition ne rentra que le 1er octobre, par suite de retards dus à la brume et à la fumée. Tout l'équipage fut payé et congédié.

Il est nécessaire maintenant de faire un examen complet de l'Ottawa, entre les Chaudières et la Gatineau, distance de deux milles et demi, pour avoir une connaissance exacte des dépôts de sciure, etc., immédiatement en aval des présentes usines placées aux Chaudières, tête de la navigation.

Cet espace avait été examiné déjà, en grande partie, par des officiers de ce département, dans les années 1857, 1859 et 1884. Les sondes que portent leurs plans m'ont permis de tracer toute une série de sections transversales, et d'indiquer sur mes profils les profondeurs comparatives de 1857 et d'à présent.

On remarquera que sur la ligne AB (feuille n° 2), il n'y a guère de déchets et de sciure, et que le peu qui s'en trouve, entre dans la formation d'une île située près de Hull. C'est qu'ici la rivière a un fond rocheux, que le chenal en est étroit, partant le courant très fort. Aucun dépôt n'y est possible. L'île est dans un arrière-remous.

La ligne C D F montre au-dessous de l'île, en plein chenal, un très grand dépôt de sciure et de débris, formé depuis 1857, et qui, au point D, atteint 40 pieds de profondeur.

La ligne D G va du point D, petite île sise immédiatement en arrière du palais législatif, au quai Sterling, un peu au sud de la pointe Nepean, et à l'entrée du canal Rideau. Cette ligne indique une accumulation considérable de déchets de sciure, et au delà, à travers la baie d'Entrée, jusqu'aux écluses, les dépôts ne sont pas moins

énormes ; en temps d'eaux basses, ils y gênent et ralentissent la marche des bateaux, à l'entrée et à la sortie du canal.

Depuis le point C jusqu'à quelque distance en aval de la pointe Nepean, le lit fluvial est entièrement recouvert de déchets de scierie. Plus loin et jusqu'à la Gatineau, les baies ou anses en sont déjà pleines, et le chenal, graduellement mais sûrement, est aussi envahi par des apports des mêmes matières. C'est ce que montrent les lignes H I et H K, en aval de la rivière Rideau, et la ligne M L, un peu en amont de la Gatineau.

Il a été très difficile d'obtenir des informations du dehors, sur les effets fâcheux du déversement de la sciure et des débris de bois dans la rivière Ottawa. Les propriétaires de moulins à qui j'ai demandé des renseignements, marquaient de la répugnance à répondre, quand leurs réponses pouvaient être invoquées ensuite contre leur propre intérêt. Ceux mêmes qui ne jettent rien à l'eau ne voulaient point passer pour avoir desservi les autres. Quant aux commerçants, aux expéditeurs, etc., établis ici ou aux environs, ils dépendent tellement d'eux et des marchands de bois, qu'ils se sont refusés presque tous à me répondre.

Cela, joint à l'absence de données départementales antérieures, pouvant me fournir des termes de comparaison, explique pourquoi il m'est impossible d'exposer toute l'étendue des dommages causés à la rivière par la sciure et les déchets de bois.

Que des millions de pieds cubes de sciure et déchets encombrent les baies et les anses, recouvrent les bords de l'Ottawa, peu à peu envahissent le chenal, au point d'y obstruer par endroits la navigation, personne ne sauraient le nier.

On peut se former une idée de la quantité de sciure qui est déversée dans la rivière, par la statistique officielle suivante de la production des scieries, aux Chaudières, pendant l'année dernière :—

Bronson et Weston	65,000,000	pieds, m.p.
J. B. Booth	70,000,000	"
E. B. Eddy et Cie	69,000,000	"
Perley et Pattey	70,000,000	"
Hurdman et Cie	56,000,000	"
Grier et Cie	35,000,000	"
Total	365,000,000	"

Il paraît que ce chiffre est inférieur d'environ 15 pour 100 à celui des années précédentes.

On estime qu'un huitième au moins des bois sciés est réduit en sciure. Or, si je m'en tiens au total ci-dessus, 365 millions de pieds, mesure de planche, égalent 4.380,000,000 pieds cubes ou 2,534,722 pieds cubes, ou encore 93,878 verges cubes. En admettant que le rendement réel en sciages excède ces chiffres, et aussi que la production accusée par le relevé ci-haut soit inférieure de 15 pour 100 à la production normale, le véritable total doit être porté à 100,000 verges cubes au moins ; ce qui représente 12,500 verges cubes de sciure seulement, qui sont jetées annuellement à la rivière par les moulins des Chaudières.

Je n'ai tenu compte que de la sciure. Mais il faut y ajouter les dosses et les flaches. Les dosses sont en grande partie broyées par des machines spéciales, et cette pratique rend les déchets encore plus nuisibles, parce qu'ils sont plus vite pénétrés d'eau et qu'ils enfoncent ensuite. Si on les rejetait tout entiers à la rivière, des pauvres gens iraient les repêcher pour s'en faire du combustible ; mais réduits ainsi en petits fragments, ils sont inutiles, et finissent par tomber au fond de l'eau, où ils forment, en mélange avec la sciure, une sorte de matelas, que les dragueurs ne peuvent bientôt plus ni rompre ni soulever. On en a fait l'expérience, paraît-il, dans l'embouchure de la Gatineau.

Les machines à confectionner les lattes, etc., déversent aussi leur sciure à la rivière.

En outre, il n'est pas rare qu'il se produise des explosions causées par des dégagements de gaz dans les dépôts de sciure. En janvier dernier, une explosion, devant

le Rideau, rompit la glace et ramena au jour une quantité considérable de déchets. (*Voir* la photographie sur la feuille 2.) Une autre explosion, arrivée dans la nuit du 11 avril, a fait sauter en éclats la glace, alors épaisse de quatorze pouces, sur une superficie de quinze cents pieds.

Comment enlever ou abattre ces dépôts de sciure et menus bois avec la drague? Problême bien difficile à résoudre. Là où les matières sont en ballottement, point serrées, l'auget du dragueur ne prend rien, ou presque rien; là où elles sont enchevêtrées en bourre, il faudrait employer les explosifs pour les défaire, avant d'y appliquer le dragueur. Mais quand les fouilles seraient faciles, où mettre les curages?

Avec le présent rapport, je vous remets:—

Une feuille (n° 1) de plans et sections transversales de la rivière Ottawa, levés à différents endroits, entre l'extrémité supérieure de l'île Kettle et Grenville (de A A à L L).

Une feuille (n° 2) représentant la rivière depuis les Chaudières jusqu'à la Gatineau, avec sections et sondes.

Une feuille (n° 3): plan général de la rivière Ottawa entre les Chaudières et Grenville.

Vingt-huit bocaux contenant des échantillons des matières ramenées par les forages.

Une caisse pleine de sciure et autres déchets de moulin, pris à l'embouchure de la Lièvre.

Toutes les sondes indiquées sur le plan et les profils sont rapportées au niveau "des plus basses eaux," qui se place à 3 pieds 3 pouces au-dessus du seuil de l'écluse aval du canal Rideau. Les eaux y descendirent le 1er octobre 1872.

Je place le niveau des plus hautes eaux à 29 pieds 5 pouces au-dessus du seuil de l'écluse. Elles l'ont atteint le 26 mai 1876.

La différence entre les deux niveaux extrêmes est de 25 pieds 7 pouces.

L'automne dernier, les eaux ont été très basses dans la rivière Ottawa. Du 6 au 9 octobre, l'échelle de l'écluse a marqué 4 pieds 10 pouces.

Il me reste à faire remarquer que les forages indiqués sur les plans et mentionnés dans le présent rapport, ne donnent pas toujours l'entière épaisseur des matières traversées, mais seulement les profondeurs atteintes avec les outils que nous avions sur notre bateau.

Votre obéissant serviteur,

HENRY A. GRAY,

Adjoint de l'ingénieur en chef.

Monsieur HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef, dépt. des Travaux Publics,
Ottawa.

OTTAWA, 30 janvier 1889.

Au comité des fabricants de sciages.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous rendre compte des résultats de l'examen que j'ai fait de la rivière entre Ottawa et Grenville, à votre demande.

Cet examen avait pour objet de constater jusqu'à quel point le déversement des déchets de scierie pouvait être dommageable au public et aux particuliers, et plus spécialement de déterminer d'une manière précise l'étendue des obstructions apportées à la navigation par les matières ainsi déversées.

L'exploration a été faite, en gros, par moi, et en détail par mon fils S. H. Fleming, suivant mes instructions.

Les déchets des moulins consistent en sciures, flaches, rognures et dosses. Une proportion considérable des gros débris, dosses, etc., ne se jette pas à l'eau; ces déchets, ordinairement, sont séparées du reste, et on les vend pour servir de combustible ou pour d'autres usages.

A toutes les scieries, à la plupart du moins, les gros débris qui n'ont pas été vendus, sont rompus et réduits en petits fragments au moyen d'une machine exprès, appelée *hogging machine.*

Il n'y a point de doute que la presque totalité, sinon la totalité des légers ou menus déchets, comme la sciure et les dosses rompues, ainsi qu'une quantité, fort difficile à déterminer, de flaches et de rognures, n'aille à la rivière.

La production annuelle de sciages, à toutes les usines placées autour de la ville d'Ottawa, doit bien être de 300,000,000 de pieds, M.P. Si l'on compte que la proportion des déchets, par année, est de 10 pour 100 du matériel mis en sciages, elle ressort à 30,000,000 de pieds, M.P., ou 92,592 verges cubes, dont une grande partie se déverse dans la rivière. Quelle qu'elle soit, il est raisonnable de supposer qu'une telle quantité de matières étrangères, si elle se déposait quelque part, y produirait nécessairement un effet marqué. Ces rebuts, à peu près sans exception, surnagent, et sont entraînés par le courant plus ou moins loin; peut-être même une partie en parvient-elle à l'embouchure de la rivière, en dérive vers la mer.

La sciure flotte quelque temps à la surface de l'eau. Elle est sujette alors à l'impulsion du vent, qui souvent la pousse dans les baies, les anses, où, à moins qu'un vent contraire ne l'en retire, elle finit par se saturer et couler bas.

Là où l'eau est tranquille, les parcelles appesanties tombent au fond. Quelques riverains, notamment près de la ville, trouvent fâcheux les dépôts qui se forment au devant de leurs terrains, ou encore les déchets en nappe sur la surface de l'eau. Au point de vue artistique, il est certain que les larges amas de sciure qui, en été, flottent sur la rivière, nuisent un peu à la beauté du paysage. Les amateurs de canotage ont sujet aussi de se plaindre.

Mais, d'autre part, ces déchets sont une aubaine pour tant de gens! Nombre de familles établies sur les bords de la rivière, entre Ottawa et Grenville, n'ont choisi ces lieux pour leur demeure, qu'à cause du bois même que le courant, chaque année, amène devant leurs portes. On peut voir, durant l'été, des femmes et des enfants dans de petites embarcations, occupés à en repêcher pour leur provision.

Il y a réellement toute une population à laquelle les scieries fournissent ainsi le chauffage d'hiver, qui ne lui coûte que la peine de le ramasser.

Comme je l'ai dit, j'ai trouvé de grands dépôts de sciure dans les chenaux latéraux, les baies abritées, les remous et les petites anses; mais le principal chenal de la rivière reste inobstrué et ouvert à la navigation.

J'ai fait exécuter, durant la saison dernière, des sondages sur les lignes de section transversale tracées, l'année précédente, par les ingénieurs du gouvernement. Ces sections s'étendent généralement d'une rive à l'autre de l'Ottawa, en travers du chenal navigable, aux endroits suivants:—

1.	Ligne	A A, à l'extrémité amont de l'île Kettle, 3 milles au-dessous de la ville d'Ottawa.	
2.	do	B B, à l'extrémité aval de l'île Kettle, 5 milles	do
3.	do	C C, à l'extrémité aval de l'île aux Oies, 7¾ milles	do
4.	do	D D, à l'extrémité amont de l'île Léonard, 10 milles	do
5.	do	E E, à la rivière au Lièvre, 16 milles	do
6.	do	F F, à Rockland, 21 milles	do
7.	do	G G, à l'extrémité supérieure de l'île Clarence, 26¼ milles	do
8.	do	H H, à la rivière Nation, 34 milles	do
9.	do	I I, à Montebello, 44 milles	do
10.	do	K K, au phare de McTavish, 50½ milles	do
11.	do	L L, au Calumet, 57¼ milles	do

Je signale à l'attention les deux séries de sondes, que j'ai, pour en faciliter la comparaison, rapportées au même plan de niveau et placées en regard, sur les feuilles ci-jointes (numérotées de 21 à 11.)

De ces sondes il résulte clairement que le lit de la rivière a subi quelque changement depuis douze ans, et que ce changement consiste surtout en une augmentation de profondeur. A un ou deux endroits, le fond rocheux s'est découvert, de sorte

que les causes naturelles qui l'ont mis à nu sont maintenant sans effet sur lui. Je ne m'explique ces approfondissements que par l'action de plus en plus rongeante du courant, en conséquence du relèvement du fond dans les baies, les anses, les espaces maigres, etc., lequel a accru d'autant la masse d'eau dans la partie centrale de la rivière. Quoi qu'il en soit, il paraît bien que le chenal n'a rien perdu de sa navigabilité, mais qu'au contraire il a acquis plus de profondeur ; observations confirmées, du reste, par les dires de vieux pilotes, qui le trouvent meilleur aujourd'hui qu'il n'était il y a trente ou quarante ans.

Outre les sondes en travers susmentionnées, je m'en suis procuré d'autres prises de distance en distance tout le long du chenal jusqu'à Grenville, situé à soixante milles d'Ottawa. Ces dernières sondes révèlent presque partout une profondeur d'eau vraiment remarquable.

La section longitudinale ci-jointe indique les sondes recueillies dans cette étendue de soixante milles.

Quoique ayant été prises à différents plans d'eau, elles sont comme toutes les autres, rapportées à un niveau uniforme commun ; c'est le plus bas qui ait été constaté au moyen d'observations quotidiennes, depuis dix-sept ans, par l'éclusier du canal Rideau, à Ottawa. Je donne ci-joint une copie de son registre, contenant la variation du niveau de la rivière sur le seuil de l'écluse inférieure.

Voici les hauteurs d'eau maxima et minima atteintes, chaque année, d'après ces feuilles.

Date.	Hauteurs maxima.	Hauteurs minima.	Ecart annuel.
	pds. pces.	pds. pces.	pds. pces.
18 mai 1872	21 5	.....	15 10
1er avril 1872	.....	5 7	
24 mai 1873	24 5	.....	17 7
17 septembre 1873	.....	6 10	
1er juin 1874	22 5	.....	16 8
20 septembre 1874	.....	5 9	
20 mai 1875	23 8	.....	17 3
27 février 1875	.....	6 5	
16 mai 1876	20 6	.....	23 11
29 septembre 1876	.....	5 7	
1er mai 1877	15 0	.....	9 4
26 septembre 1877	.....	5 8	
31 octobre 1878	15 2	.....	8 10
14 septembre 1878	.....	6 4	
22 mai 1879	14 10	.....	8 11
12 novembre 1879	.....	5 11	
18 mai 1880	23 11	.....	17 1
1er octobre 1880	.....	6 10	
20 mai 1881	20 3	.....	15 8½
1er octobre, 1881	.....	4 6½	
1er juin 1882	20 6	.....	13 4
11 février 1882	.....	7 2	
5 juillet 1883	18 10	.....	11 9
7 avril 1883	.....	7 1	
13 mai 1884	20 10	.....	13 11
21 septembre 1884	.....	6 11	
23 mai 1885	21 6	.....	14 1
15 octobre 1885	.....	7 5	
1er mai 1886	24 2	.....	16 6
19 septembre 1886	.....	7 8	
10 mai 1887	24 3	.....	19 7
24 octobre 1887	.....	4 8	
21 mai 1888	24 2	.....	18 0
20 mars 1888	.....	6 2	

AUX HAUTES EAUX.

Niveau maximum atteint dans le cours de 17 ans, 16 mai 1876..... 29 pds 6. pces.
" minimum " " " 1er mai 1877..... 15 pds.
" moyen " " " ..... 21 pds. 5 pces.

A L'ÉTIAGE.

Niveau minimum, dans le même espace de temps, 1er octobre 1881. 4 pds. 6½ pces.
" maximum " " " 19 septembre 1886. 7 pds. 8 pces.
" moyen " " " ..... 6 pds. 3 pces.

ÉCART.

Ecart maximum, même période.... .... 24 pds. 11½ pces.
" le plus grand, arrivé en une même année, 1876..... 23 pds. 11 pces.
" le plus petit " " " 1878..... ..... 8 pds. 10 pces.
" moyen, pendant 17 ans..... 15 pds. 9 pces.

Suit un relevé des profondeurs minima et maxima constatées de mille en mille, lorsque l'étiage était à son point le plus bas, dans le chenal, d'après la section longitudinale susmentionnée :—

—	Profondeur minimum.	Profondeur maximum.	—	Profondeur minimum.	Profondeur maximum.
	Pieds.	Pieds.		Pieds.	Pieds.
1er mille en aval d'Ottawa...	35	55	31e mille en aval d'Ottawa ..	7	16
2e do	31	79	32e do ..	12	72
3e do	10	75	33e do ..	37	74
4e do	8	30	34e do ..	26	37
5e do	18	28	35e do ..	30	50
6e do	10	17	36e do ..	41	142
7e do	14	16	37e do ..	90	134
8e do	10	20	38e do ..	82	100
9e do	6	32	39e do ..	46	82
10e do	7	33	40e do ..	48	78
11e do	8	21	41e do ..	31	58
12e do	20	30	42e do ..	31	55
13e do	27	33	43e do ..	44	140
14e do	11	33	44e do ..	75	113
15e do	18	33	45e do ..	103	137
16e do	26	34	46e do ..	113	135
17e do	24	35	47e do ..	103	113
18e do	22	33	48e do ..	63	103
19e do	19	26	49e do ..	50	66
20e do	18	34	50e do ..	42	52
21e do	34	62	51e do ..	52	98
22e do	35	65	52e do ..	50	98
23e do	31	39	53e do ..	40	50
24e do ...	25	31	54e do ..	44	118
25e do	18	24	55e do ..	14	118
26e do ..	18	21	56e do ..	21	39
27e do	21	45	57e do .	39	63
28e do	28	46	58e do ..	32	50
29e do	17	28	59e do ..	14	32
30e do	13	19	60e do ..	10	26

NOTE.—La section longitudinale indique, pour le premier mille, les profondeurs du chenal principal depuis les Chaudières, et non celles de la baie conduisant au canal Rideau.

Ces sondes établissent qu'aux plus basses eaux, le chenal entre Ottawa et Grenville a, sur une étendue totale de cinquante-neuf milles, plus de dix pieds de fond ; que sur un tiers de cette distance, la hauteur d'eau excède cinquante pieds ; et que pendant environ onze milles, elle excède soixante-quinze pieds, et pendant cinq milles et demi, de cent à cent quarante-deux pieds.

Sur cinq points seulement, dans soixante milles, la profondeur du chenal, au plus bas degré d'étiage, est moindre de dix pieds, à savoir :—

1° A l'entrée du canal Rideau, jusqu'à environ six cents pieds de l'écluse inférieure.

2° A la tête de l'île Kettle, où commence le quatrième mille d'Ottawa, près de la section transversale A A. Ici le minimum de fond est de huit pieds et demi.

3° Au neuvième mille, en aval d'Ottawa, près du phare, à l'est de la section transversale C C, où le minimum de fond dans le chenal est de six pieds.

4. Au-dessous de l'embouchure de la Blanche, dixième mille, où le minimum de fond au chenal est de sept pieds.

5° A l'île Parker, trente-unième mille, où le minimum de fond en chenal est de sept pieds.

Ces endroits ont été soigneusement examinés. Les espaces maigres y sont peu considérables—tout au plus quelques centaines de verges; et comme je l'ai dit, il n'y a, dans les soixante milles, que la valeur d'un mille où la profondeur d'eau ne passe pas dix pieds. Par les forages, on a la preuve qu'aux points 2 et 3, la matière dont se compose le lit du fleuve, est un gros sable rougeâtre; et aux points 4 et 5, c'est un sable ou limon fin. Partout le curage serait facile. A l'exception du premier forage, les autres n'ont révélé nulle part, dans le grand chenal, la présence de sciure ou de déchets quelconques de scierie. J'infère de là que les espaces maigres en question ne sont pas autre chose que des hauts fonds naturels, comme il s'en trouve dans toutes les rivières.

Les constatations faites prouveraient aussi que ces portions peu profondes du chenal ont autant d'eau aujourd'hui qu'elles en avaient quand les premiers bateaux ont paru sur l'Ottawa. La navigation n'est gênée que dans le cas n° 1, où elle rencontre un dépôt qui s'étend jusqu'à 200 verges de l'écluse. Formé principalement de sciure, il est dû à ce que l'entrée du canal Rideau se trouve dans une baie abritée et profonde, et que le courant n'est pas assez fort pour en retirer la sciure qui y dérive. A cela près, les opérations des fabricants de sciages n'ont certainement occasionné aucun dommage appréciable au canal navigable de la rivière.

En outre, ces industriels souffriraient infiniment plus que tous les autres des obstacles créés à la navigation. C'est ce qui ressort du mouvement de commerce constaté pour les statistiques officielles.

En prenant pour règle d'appréciation le produit des péages perçus sur le tonnage passant par le canal Grenville, voici la valeur comparative des transports pendant dix ans :—

Année.	Recettes totales.	Péages sur sciages.	Péages sur tous autres frets.
1878	$34,527	$28,688	$5,839
1879	35,392	29,727	5,665
1880	39,309	33,631	5,678
1881	52,245	46,496	5,749
1882	51,153	43,890	7,263
1883	55,665	48,250	7,415
1884	53,845	46,946	6,899
1885	49,337	44,036	5,301
1886	50,620	45,664	4,956
1887	49,830	45,516	4,314
Totaux	$471,923	$412,844	$59,079

Ainsi, dans la somme de $471,923, à laquelle monte la recette brute de la période décennale expirée le 31 décembre 1887, les sciages figurent pour $412,844, et toutes les autres marchandises pour les $59,079 restantes.

Si nous relevons par exemple, la dernière année mentionnée dans le tableau ci-dessus,—l'année 1887—nous trouvons les proportions suivantes :—

	Tonnage.	Péages.
Fret total de toutes sortes	684,047	$49,830 01
Sciage	558,490	45,516 14
Part des marchandises autres que sciages	124,557	$4,313 87

Il faut compter en outre—

Pour bois de construction en trains	2,189	ton	$ 76 60
" billots à sciage	14,074	"	327 80
" traverses de chemins de fer	3,625	"	391 22
" bardeaux	563	"	441 71
" bois en flottes	27,126	"	339 80
" bois de chauffage	43,152	"	1,379 32
	90,729	"	$ 3,016 45

Si l'on compte ces derniers péages, il se trouve que le commerce de bois a contribué pour $48,522.59 au revenu total du canal, porté à $49,830.11. Mais, à ne s'en tenir qu'aux sciages, qui seuls paient environ 90 pour 100 des péages totalisés, il est évident que les fabricants sont infiniment plus intéressés à la navigabilité de la rivière que tous les autres industriels et commerçents ensemble.

A l'égard de la profondeur du chenal, mes renseignements établissent que les barges dont on se sert pour transporter les sciages ont un plus grand tirant d'eau que les autres bateaux employés jusqu'à présent sur la rivière.

Ici se pose une question : les causes en activité pourront-elles, à la longue, avoir des effets nuisibles, et compromettre la navigation de l'Ottawa ? Question très importante, qui appelle toute notre attention.

Il n'est pas facile de déterminer au juste la quantité de matières solides que les scieries déversent dans la rivière ; mais toujours est-il que ces matières, en raison de leur flottabilité, sont entraînées sur l'eau à des distances plus ou moins grandes avant d'enfoncer ou de disparaître.

Même quand elles vont au fond de l'eau, elles s'y maintiennent rarement en masses compactes. Un dépôt de sciure est facilement désagrégé par les courants ; et comme le volume d'eau dans l'Ottawa durant les crûes est très considérable et très puissant, il est à croire qu'aucun dépôt d'une matière sans cohésion ne saurait rester en place sur les hauts-fonds du chenal principal, qui sont précisément les points où les courants acquièrent le plus de force.

Du reste, l'exploration récente a démontré d'une façon satisfaisante qu'aux époques régulières des crûes, tous ces dépôts sont balayés, et les sciures probablement charriées dans les endroits où la rivière est creuse et tranquille.

Que si l'on subdivise maintenant le parcours de soixante milles, entre Ottawa et Grenville, en sections de dix milles chacune, on a, d'après les derniers mesurages, ces profondeurs moyennes dans le chenal, aux eaux les plus basses :—

	Moyenne minimum.	Moyenne muximum.
Section 1	14 pds. 9 pcs.	38 pds. 5 pcs.
do 2	19 " 3 "	31 " 2 "
do 3	24 " 0 "	37 " 6 "
do 4	41 " 9 "	78 " 6 "
do 5	65 " 7 "	97 " 2 "
do 6	31 " 6 "	69 " 2 "

D'après les moyennes ainsi constatées par sections de dix milles, les profondeurs, pendant les soixante milles, sont comme suit :—

1. Moyenne des profondeurs minima	32 pds. 9 pcs.
2. do do maxima	58 " 7 "
3. Moyenne générale	45 " 9 "

Il faut se rappeler que toutes ces profondeurs sont rapportées à un plan de niveau que les eaux n'ont présenté qu'une fois durant les dix-sept dernières années—à savoir, le 1er octobre 1881, où la rivière fut si basse qu'elle n'allait qu'à 4 pieds 6 pouces et demi au-dessus du seuil de l'écluse du canal Rideau.

Dans une rivière peu profonde et aux eaux lentes, la quantité de déchets que jettent les scieries, produirait bientôt de fâcheux effets; mais, d'après les constatations récentes, l'Ottawa a un caractère si exceptionnel et son chenal tant de profondeur, que le danger d'engorgement n'est rien moins que prochain.

J'ai fait calculer, pour en donner une idée, combien il s'écoulerait d'années avant que les parties creuses de son lit, entre Ottawa et Grenville, se remplissent. Ce calcul est basé sur les sondes obtenues dernièrement et sur d'autres données. Il en résulte qu'il faudrait 350,000,000 de verges cubes de matières solides pour remplir les parties profondes jusqu'à une ligne placée à dix pieds au-dessous du niveau le plus bas d'étiage. J'ai dit ailleurs que la quantité des sciures et autres déchets quelconques ne saurait excéder, en chiffre moyen, 100,000 verges cubes par an. Il n'est pas possible de constater quelle proportion en reste au-dessus de Grenville; car le courant en entraîne une partie jusqu'à l'embouchure de la rivière; mais en supposant que rien ne descende vers la mer, et que les apports ne subissent aucune réduction de volume par compression ou par quelque action physique naturelle, tout se résout en une simple question de proportion: combien faudra-t-il de temps pour le dépôt de 350,000,000 de verges cubes, sur le pied de 100,000 verges par année? Tout ce calcul, quoique purement approximatif, donne une idée, cependant, de l'immense espace de temps qui devrait s'écouler avant que les grands fonds au-dessous du tirant d'eau auquel il est nécessaire que le chenal reste navigable, arrivent à se combler.

L'examen fait par moi aboutit ainsi à trois conclusions ·

1° En ce qui concerne les intérêts particuliers, il est constant que des riverains souffrent un dommage réel par le fait des scieries, surtout dans le voisinage de la ville; mais en récompense, combien de familles habitant sur les bords de la rivière bénéficient de ce dont les autres se plaignent? On peut dire qu'il y aurait des centaines de personnes, à qui cette aubaine ferait grandement faute, si on les en privait.

2° Il s'est formé, devant l'entrée du canal Rideau, un dépôt de sciure, qui s'étend de l'écluse inférieure à une petite distance en rivière. En y opérant une fouille de moins de 10,000 verges cubes, on permettrait à toute la batellerie naviguant sur le canal d'y accéder facilement, même aux plus bas étiages. A cette seule exception près, je ne découvre ailleurs aucun dommage appréciable fait à la navigation. Au surplus, si les relevés officiels nous offrent un moyen d'en juger, il est manifeste que l'industrie des sciages est beaucoup plus intéressée à la conservation de la navigabilité fluviale que toutes les autres industries ensemble; car ces relevés montrent que les sciages paient la presque totalité des droits perçus sur le canal Grenville.

3. Quant à l'avenir, j'ai établi hors de tout doute qu'il n'y a aucune probabilité à ce que la cause dénoncée puisse compromettre ou amoindrir sérieusement la navigabilité du chenal entre Ottawa et Grenville d'ici à bien des siècles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING.

NIVEAUX d'eau de la rivière Ottawa, constatés pendant une période de 17 ans au 31 décembre 1888, sur le seuil de l'écluse aval du canal Rideau, par l'éclusier. Le relevé ci-dessous indique les hauteurs maxima et minima atteintes chaque mois.

1872.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
5 janv.	7	2		
27 do			6	10
1er fév.	6	9		
24 do			6	4
1er mars	6	4		
30 do			5	11
26 avril	11	9		
1er do			† 5	7
18 mai	* 21	5		
1er do			13	11
1er juin	19	9		
30 do			13	3
1er juil.	13	2		
27 do			9	9
1er août	9	5		
30 do			7	2
14 sept.	10	7		
21 do			7	2
26 oct.	11			
5 do			9	8
1er nov.	11	1		
30 do			9	
1er déc.	9			
28 do			8	5

* Hauteur max. en 1872, 18 mai..21 pds. 5 pces.
† do min. do 1er avril 5 pds. 7 pces.
Ecart.....15 pds. 10 pces.

1873.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
25 janv.	8	11		
18 do			7	11
1er fév.	8	8		
22 do			8	
29 mars	8	6		
8 do			7	7
24 avril	18	1		
1er do			9	3
31 mai	* 24	5		
1er do			16	10
1er juin	23	11		
30 do			14	8
1er juil.	14	7		
26 do			11	1
1er août	10	6		
30 do			7	10
30 sept.	7	11		
17 do			† 6	10
25 oct	11	2		
1er do			8	1
1er nov.	11	10		
29 do			10	10
6 déc.	11	4		
27 do			10	

* Hauteur max. en 1873, 31 mai..24 pds. 5 pces.
† do min. do 17 sept. 6 pds. 10 pces.
Ecart.....17 pds. 7 pces.

1874.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
15 janv.	10	8		
1er do			9	5
1er fév.	10	2		
28 do			8	11
28 mars	10	10		
1er do			8	11
1er avril	10			
15 do			9	2
31 mai	21	10		
1er do			10	2
1er juin	* 22	1		
30 do			18	10
1er juil.	18	4		
25 do			12	2
1er août	10	10		
29 do			7	3
1er sept.	7			
25 do			† 5	9
10 oct.	6	2		
1er do			5	9
28 nov.	6	6		
1er do			5	10
1er déc.	7	6		
12 do			6	11

* Hauteurs max. en 1874, 1er juin.22 pds. 1 pces.
† do min. do 25 sept.. 5 pds. 9 pces.
Ecart .....16 pds. 4 pces.

1875.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er janv.	6	10		
23 do			6	7
1er fév.	6	6		
27 do			† 6	5
20 mars	6	7		
1er do			6	5
24 avril	12	8		
1er do			6	7
20 mai	* 23	8		
1er do			14	2
1er juin	20	10		
26 do			13	4
1er juil.	12	6		
31 do			9	7
21 août	9	10		
14 do			8	9
1er sept.	8	7		
25 do			7	1
30 oct.	8	10		
1er do			7	
15 nov.	9	7		
1er do			8	11
4 déc.	9	3		
31 do			8	5

* Hauteur max. en 1875, 20 mai...23 pds. 8 pces.
† do min. do 27 fév... 6 pds. 5 pces.
Ecart.....17 pds. 3 pces.

NIVEAUX d'eau dans la rivière Ottawa pendant une période de 17 ans.—*Suite.*

1876.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
23 janv.	10	4		
1er do			8	5
1er fév.	9	8		
26 do			8	8
18 mars	11	3		
4 do			8	7
30 avril	19	11		
1er do			10	4
16 mai	* 29	6		
1er do			20	3
1er juin	25	9		
30 do			18	8
1er juil.	18	5		
29 do			11	6
1er août	11			
26 do			7	8
1er sept.	7	4		
29 do			† 5	7
31 oct.	8			
1er do			5	8
18 nov.	10			
1er do			8	
9 déc.	9	7		
30 do			8	7

* Hauteur max. en 1876, 16 mai . . 29 pds. 6 pces.
† do min. do 29 sept . 5 pds. 7 pces.
Ecart . . . . . 23 pds. 11 pces.

1877.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er jan.	8	6		
27 do			7	5
1er fév.	7	3		
24 do			6	6
31 mars	7	1		
1er do			6	7
30 avril	15			
1er do			7	2
1er mai	* 15			
19 do			13	
1er juin	12	11		
30 do			10	3
1er juil.	10	3		
28 do			8	9
1er août	8	6		
25 do			7	4
1er sept.	6	10		
26 do			† 5	8
26 oct.	7	10		
1er do			5	8
24 nov.	10			
3 do			7	6
15 déc.	11	6		
29 do			10	11

* Hauteur max. en 1877, 1er mai . . 15 pds.
† do min. do 26 sept. . . 5 pds. 8 pces.
Ecart . . . . . 9 pds. 4 pces.

1878.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er janv.	10	9		
26 do			8	10
1er fév.	8	3		
23 do			7	5
16 mars	9	1		
2 do			7	3
30 avril	13			
1er do			7	11
15 mai	15	1		
1er do			13	1
1er juin	13	8		
29 do			10	9
1er juil.	10	10		
27 do			8	5
17 août	8	3		
31 do			7	4
28 sept.	9	8		
14 do			† 6	4
31 oct.	* 15	2		
12 do			9	6
1er nov.	15	2		
23 do			13	2
14 déc.	14	8		
7 do			13	1

* Hauteur max. en 1878, 31 oct . . 15 pds. 2 pces.
† do min. do 14 sept . 6 pds. 4 pces.
Ecart . . . . . 8 pds. 10 pces.

1879.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er jan.	13	4		
31 do			10	3
1er fév.	9	11		
27 do			9	1
1er mars	9	1		
29 do			8	9
30 avril	16			
1er do			8	9
22 mai	* 24	10		
1er do			17	
2 juin	19	8		
28 do			13	11
1er juil.	13	5		
26 do			11	1
1er août	10	7		
30 do			7	10
20 sept.	8			
10 do			7	4
1er oct.	7	10		
31 do			6	3
29 nov.	6	11		
12 do			† 5	11
13 déc.	10	5		
1er do			6	11

* Hauteur max. en 1879, 22 mai . 24 pds. 10 pces.
† do min. do 12 nov. 5 pds. 11 pces.
Ecart . . . . . 17 pds. 1 pces.

NIVEAUX d'eau dans la rivière Ottawa pendant une période de 17 ans.—*Suite.*

1880.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er jan.	9	8		
17 do			9	1
1er fév.	9	5		
14 do			8	9
7 mars	10	3		
28 do			9	
30 avril	18	4		
1er do			9	3
18 mai	* 23	11		
1er do			18	8
1er juin	21	10		
30 do			15	8
1er juil	15	6		
31 do			11	2
1er août	11	2		
28 do			8	1
1er sept.	8			
29 do			6	11
30 oct.	9	2		
1er do			† 6	10
15 nov.	13	7		
3 do			9	3
1er déc.	12	9		
31 do			9	6

* Hauteur max. en 1880, 18 mai..23 pds. 11 pces.
† do min. do 1er oct.. 6 pds. 10 pces.
Ecart..... 17 pds. 1 pces.

1881.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er jan.	9	6		
29 do			8	5
1er fév.	8	5		
26 do			7	7
26 mars	10	3		
1er do			7	7
30 avril	13	1		
16 do			7	8
20 mai	* 20	3		
3 do			16	
1er juin	18			
29 do			10	11
1er juil	10	7		
23 do			7	11
1er août	7	11		
31 do			5	9
1er sept.	5	9		
29 do			4	8
29 oct.	6	5		
1er do			† 4	6½
30 nov.	7	6		
1er do			6	5
31 déc.	8	5		
3 do			7	6

* Hauteur max. en 1881, 20 mai.20 pds. 3 pces.
† do min. do 1er oct. 4 pds. 6½ pces.
Ecart.....13 pds. 8½ pces.

1882.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er jan.	8	6		
31 do			7	5
18 fév.	8	8		
11 do			† 7	2
4 mars	10	4		
1er do			7	10
29 avril	13	11		
1er do			10	
31 mai	20	4		
1er do			14	1
1er juin	* 20	6		
30 do			17	2
1er juil	17	2		
29 do			12	2
1er août	12	1		
15 do			10	
1er sept.	10	11		
15 do			10	1
1er oct.	11	5		
28 do			8	8
18 nov.	10	11		
1er do			8	10
1er déc.	9	7		
30 do			8	9

* Hauteur max. en 1882, 1er juin.20 pds. 6 pces.
† do min. do 11 fév.. 7 pds. 2 pces.
Ecart.....13 pds. 4 pces.

1883.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er janv.	8	5		
30 do			7	6
1er fév.	7	8		
15 do			7	5
1er mars	7	8		
31 do			7	2
23 avril	15	7		
7 do			† 7	1
31 mai	18			
3 do			13	3
3 juin	18	4		
13 do			17	5
5 juil.	* 18	10		
31 do			13	10
1er août	13	9		
31 do			9	3
1er sept.	9	2		
26 do			8	7
22 oct.	9	10		
12 do			8	6
28 nov.	13			
1er do			9	4
10 déc	14	1		
31 do			12	2

* Hauteur max. en 1883, 5 juil...18 pds. 10 pces.
† do min. do 7 avril.. 7 pds. 1 pces.
Ecart.....11 pds. 9 pces.

NIVEAUX d'eau dans la rivière Ottawa pendant une période de 17 ans.—*Suite.*

1884.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er janv.	12	2		
31 do			10	9
1er fév.	10	7		
27 do			9	
31 mars	15	4		
8 do			9	6
30 avril	17	6		
15 do			13	5
13 mai	* 20	10		
1er do			17	8
1er juin	18	1		
30 do			12	3
1er juil.	12	1		
27 do			9	4
10 août	10	11		
31 do			7	11
1er sept.	7	10		
21 do			† 6	11
31 oct.	11			
1er do			7	5
1er nov.	11	1		
25 do			9	11
15 déc.	14	6		
5 do			10	

* Hauteur max. en 1884, 13 mai..20 pds. 10 pces.
† do min. do 21 sept. 6 pds. 11 pces.
Ecart.....13 pds. 11 pces.

1885.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
3 janv.	12	9		
31 do			10	3
1er fév.	10	3		
28 do			9	7
1er mars	9	7		
21 do			8	8
30 avril	21			
1er do			8	8
23 mai	* 21	6		
7 do			18	6
1er juin	20	6		
30 do			15	11
1er juil.	15	8		
31 do			12	4
1er août	12	2		
31 do			9	1
1er sept.	9			
30 do			8	1
1er oct.	8	1		
15 do			† 7	5
20 nov.	10	5		
3 do			7	11
10 déc.	10			
31 do			9	4

* Hauteur max. en 1885, 23 mai..21 pds. 6 pces.
† do min. do 15 oct... 7 pds. 5 pces.
Ecart.....14 pds. 1 pces.

1886.	Hauteurs maxima.		Hauteurs maxima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
8 janv.	12	11		
1er do			9	4
1er fév.	10	10		
13 do			9	10
1er mars	10	1		
19 do			8	11
30 avril	24			
1er do			10	1
1er mai	* 24	2		
31 do			16	2
1er juin	16			
30 do			13	9
1er juil.	13	8		
31 do			10	10
1er août	10	9		
28 do			8	1
1er sept.	8	4		
19 do			† 7	8
29 oct.	9	9		
1er do			8	3
1er nov.	9	7		
17 do			8	5
7 déc.	9	8		
31 do			8	8

* Hauteur max. in 1886, 1er mai..24 pds. 2 pces.
† do min. do 19 sept... 7 pds. 8 pces.
Ecart.....16 pds. 6 pces.

1887.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er jan.	8	7		
22 do			8	2
13 fév.	8	11		
1er do			8	6
8 mars	8	10		
31 do			8	4
23 avril	19			
1er do			8	4
10 mai	* 24	3		
31 do			18	3
1er juin	18	2		
30 do			11	9
1er juil.	11	8		
30 do			9	
1er août	8	9		
31 do			6	7
1er sept.	6	5		
29 do			4	11
31 oct.	5	1		
24 do			† 4	8
30 nov.	5	8		
1er do			5	1
19 déc.	6	10		
1er do			5	8

* Hauteur max. en 1887, 10 mai..24 pds. 3 pces.
† do min. do 24 oct... 4 pds. 8 pces.
Ecart.....19 pds. 7 pces.

NIVEAUX d'eau dans la rivière Ottawa pendant une période de 17 ans.—*Fin.*

1888.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.		1888.	Hauteurs maxima.		Hauteurs minima.	
	Pds.	Pces.	Pds.	Pces.		Pds.	Pces.	Pds.	Pces.
1er janv.	6	9	.....	.....	1er juil.	17	5	.....	.....
31 do	.....	.....	6	4	31 do	.....	.....	10	8
9 fév.	6	5	.....	.....	1er août	10	5	.....	.....
29 do	.....	.....	6	3	25 do	.....	.....	7	7
31 mars	7	1	.....	.....	1er sept.	8	.....	.....	.....
20 do	.....	.....	† 6	2	14 do	.....	.....	7	....
30 avril	11	11	.....	.....	1er oct.	7	5	.....	.....
1er do	.....	.....	7	4	15 do	.....	.....	6	7
21 mai	* 24	2	.....	.....	12 nov.	11	2	.....	.....
1er do	.....	.....	12	7	1er do	.....	.....	6	10
4 juin	21	1	.....	.....	29 déc.	9	11	.....	.....
30 do	.....	.....	17	8	15 do	.....	.....	9	.....

* Hauteur maximum en 1888. 21 mai..... 24 pds. 2 pces.
† do minimum do 20 mars..... 6 pds. 2 pces.
Ecart ..... 17 pds. 10 pces.

RÉPONSE

(70)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 27 janvier 1890 : Consultation des jurisconsultes de la couronne sur l'acte passé par la législature de la province de Québec, intitulé : "Acte à l'effet de régler la question des biens des Jésuites," et mémoires ou autres documents ou rapports soumis aux dits jurisconsultes ou au secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, au sujet du dit acte, et sur lesquels la dite consultation a été basée ; ainsi que toutes dépêches et correspondance s'y rattachant.

Par ordre

J. A. CHAPLEAU,

OTTAWA, 1er mars 1890. *Secrétaire d'Etat.*

LISTE de la correspondance présentée à la Chambre des Communes au sujet de la consultation des jurisconsultes de la Couronne sur l'acte relatif aux biens des Jésuites.

1.

21 mars 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley : Accompagnée d'un mémoire de la part de l'Alliance Protestante.

2.

21 mai 1889.—Lord Stanley à lord Knutsford : Accompagnée d'une pétition de l'Alliance Evangélique, et d'une copie d'une minute du conseil privé.

3.

8 juin 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley : Accuse réception du n° 2 du 21 mai.

4.

22 juillet 1889.—Lord Stanley à lord Knutsford : Dépêche télégraphique.—(Extrait.) Demande si les jurisconsultes considèrent l'acte comme de la compétence de la législature provinciale.

5.

25 juillet 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley : Dépêche télégraphique. Les jurisconsultes regardent la décision prise de ne pas mettre obstacle à l'acte comme correcte et constitutionnelle.

6.

2 août 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley : Dépêche télégraphique. Les jurisconsultes sont d'avis qu'il n'y a pas lieu de soumettre l'acte au comité judiciaire du conseil privé.

7.

6 août 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley : Avec consultation des jurisconsultes.

8.

8 août 1889.—Lord Stanley à lord Knutsford: Entrevue de Son Excellence avec des délégués chargés de lui présenter des pétitions demandant le désaveu de l'acte.

9.

Pétitions (3) d'électeurs ayant droit de vote aux élections des membres de la Chambre des Communes, et d'un certain nombre de personnes appartenant à la minorité protestante de la province de Québec.

10.

9 août 1889.—Lord Stanley à lord Knutsford: Avec pétitions à Sa Majesté demandant le désaveu de l'acte, de la part de l'Alliance Evangélique, section de Québec.

11.

22 août 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley: Accuse réception du n° 8, 8 août.

12.

26 août 1889.—Lord Stanley à lord Knutsford: Dépêche télégraphique. (Extrait.) —Rapport des jurisconsultes.

13.

27 août 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley: Dépêche télégraphique. Sanctionne la publication des rapports des jurisconsultes.

14.

27 août 1889.—Lord Knutsford à lord Stanley: Accuse réception du n° 10, 9 août.

15.

Mémoire du ministre de la Justice.

1.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 21 mars 1889.

MILORD.—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour que vos ministres en prennent connaissance, copie d'un mémoire de la part de l'Alliance protestante, dans lequel ce corps représente que l'assentiment de Sa Majesté ne devrait pas être accordé à l'acte de la législature de la province de Québec concernant les biens des jésuites.

J'ai fait mander à l'Alliance que la question de la sanction ou du désaveu de l'acte dont il s'agit dépend entièrement de vous, sauf l'avis de vos ministres responsables.

J'ai l'honneur d'être, milord,
de Votre Seigneurie
le très humble et obéissant serviteur,
KNUTSFORD.

Au gouvernerneur général
le Très honorable
lord Stanley de Preston, G. C. B., etc., etc., etc.

Au Très honorable lord Knutsford, secrétaire d'Etat principal de Sa Majesté pour les colonies.

Le mémoire d'un comité de l'Alliance protestante représente :

Qu'attendu qu'un acte concernant les biens des jésuites (1888) a été passé par la législature de la province de Québec, et attend en ce moment l'assentiment du gouverneur général du Canada ;

Et attendu qu'à la suite de l'acte de Québec de 1774, des instructions royales ont été envoyées au gouverneur général du Canada, en vertu desquelles la Société des Jésuites devait être supprimée et dissoute, et cesser d'exister comme corps, et tous ses droits, privilèges et biens devaient appartenir à la couronne ;

Et attendu que par le dit acte concernant les biens des jésuites, passé en 1888 par la législature provinciale de Québec, le lieutenant gouverneur en conseil est autorisé à payer la somme de quatre cent mille piastres sur les fonds publics à sa disposition comme compensation aux jésuites pour les biens à la propriété desquels l'autorité ci-dessus mentionnée a refusé de reconnaître leurs prétentions, et attendu que le dit acte édicte que cette compensation doit rester en dépôt spécial jusqu'à ce que le pape ait ratifié le dit règlement et ait fait connaître ses vœux au sujet de la distribution de cette somme (statuts de Québec 1888, p. 50) ;

Et attendu que le dit acte des biens des jésuites reconnaît au pape des pouvoirs qui seraient un danger pour la suprématie de la reine, en assujettissant à son consentement une loi passée dans les domaines de Sa Majesté, ainsi que l'emploi de deniers publics ;

Et attendu que c'est renoncer à l'autorité de la couronne et reconnaître la suprématie du pape que d'accepter de la part de la papauté la déclaration que "le pape permet que le gouvernement conserve le produit de la vente du terrain des jésuites en dépôt spécial dont il sera disposé plus tard avec sanction du saint-siège, cardinal Simeoni." (Statuts de Québec, 1888, p. 47.) ;

C'est pourquoi les auteurs du présent mémoire protestent solennellement contre la sanction de cet acte de la législature de Québec par le gouverneur général du Canada, en sa qualité de représentant de la reine, et demandent humblement que cet acte soit désavoué, et que le gouvernement de Sa Majesté prenne de la part de la couronne des mesures pour empêcher que pareil acte ne soit exécuté.

Signé au nom du comité et des membres de l'Alliance protestante.

T. MYLES SANDY'S, lieut.-col., *président.*

2.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

OTTAWA, 21 mai 1889.

MILORD.—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie une pétition de la part de l'Alliance évangélique pour le Canada, ainsi que copie d'une minute approuvée du conseil privé y relative.

J'ai l'honneur, etc.

STANLEY DE PRESTON.

LORD KNUTSFORD.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le* 16 *mai* 1889.

Le comité du conseil privé, sur rapport du ministre de la justice, auquel a été référé un mémoire reçu du secrétaire de Votre Excellence, transmettant au conseil une pétition reçue par Votre Excellence, de la part de l'Alliance évangélique du Canada, et que Votre Excellence a été priée de transmettre à Sa Majesté, recommande que la pétition en question soit dûment transmise à Sa Majesté par l'entremise de son secrétaire d'Etat pour les colonies, et que Votre Excellence fasse connaître que si le gouvernement de Sa Majesté le désire, les conseillers de Votre Excellence seront en tout temps prêts à définir leur attitude à l'égard du statut de Québec dont il s'agit dans la pétition, et à justifier le conseil qu'ils ont donné à Votre Excellence de laisser le statut à son cours, en conformité de quoi avis fut donné en janvier dernier à Son Honneur le lieutenant-gouverneur de Québec que l'acte serait laissé à son cours.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A Sa Très Excellente Majesté la reine.

TRÈS GRACIEUSE SOUVERAINE,

La pétition des soussignés, au nom de l'Alliance évangélique pour le Canada, représente humblement—

Que vos pétitionnaires s'adressent à Votre Majesté de la part de ceux des ministres et membres de différentes églises protestantes qui se sont réunis pour former la dite Alliance en octobre 1888, dans le but—

1°, De démontrer et fortifier l'unité chrétienne ;

2°, De défendre la liberté religieuse, et

3°, De favoriser la coopération à l'œuvre du christianisme indépendamment des affaires internes des différentes dénominations.

Que vos pétitionnaires et ceux qu'ils représentent sont et ont toujours été de fidèles sujets de Votre Majesté qui s'efforcent de perpétuer pour eux-mêmes et pour leurs enfants, dans cette partie de l'empire, les lois et les libertés qu'ont à grands prix obtenues leurs ancêtres dans les Iles Britanniques.

Que les droits de vos pétitionnaires ont récemment été violés d'une manière qui ne leur laisse pas d'autre recours que l'appel qu'ils portent aujourd'hui au pied du trône impérial.

Qu'en même temps et par les mêmes moyens, on a à un tel point usurpé les prérogatives royales de Votre Majesté, on a jeté un blâme si immérité sur les actes publics des souverains antérieurs, et établi de si dangereux précédents pour l'avenir, que, vos pétitionnaires représentent humblement, il y a lieu pour le gouvernement de Votre Majesté, de prêter une vigilante attention à ces événements.

Que les griefs de vos pétitionnaires sont comme suit :

A l'époque où le pays était une possession française, l'ordre des Jésuites au Canada devint par concession royale, donation particulière, achat ou échange, en possession

de biens considérables et de grande valeur. Lors de la conquête de 1759, l'ordre demanda par pétition qu'on lui permît de garder ses biens. La pétition fut réservée jusqu'à expression du bon plaisir du roi d'Angleterre. La pétition n'a jamais été accordée. Dans le traité de cession, en 1763, le roi de France ne fit aucune stipulation en faveur de l'ordre qu'il avait banni de ses propres domaines en Europe en 1761. Les jurisconsultes de Sa Majesté le roi George III firent rapport que le titre des jésuites à la continuation en possession de leurs biens comme fondamentalement mauvais, en tant que le général de l'ordre, en qui reposaient tous les pouvoirs de celui-ci, était un étranger residant à Rome, que l'ordre était prohibé par les lois de l'Angleterre, et ces biens se trouvant sans propriétaires légaux, échurent à la couronne. Par la couronne ces biens furent affectés "inviolablement et exclusivement à l'éducation publique." En 1773, la "Société de Jésus" fut entièrement supprimée et abolie partout par le pape régnant. Le roi, cependant, avec une indulgente générosité, permit aux Pères Jésuites restés en Canada, de résider dans ce qui était autrefois leurs habitations, et de subsister sur les produits de ces biens pendant leur vie durante. En 1800, la couronne prit possession pleine et entière de ces biens, et ceux-ci sont depuis lors restés propriété publique; le gouvernement impérial les transféra ensuite à celui du Canada, et celui-ci à la province de Québec, mais ils sont toujours depuis 1800 restés affectés à des fins éducationnelles.

Par un acte de la législature de Québec (51–52 Victoria, ch. 13) ces biens des jésuites sont soustraits à la caisse éducationnelle. L'acte de Sa Majesté George III est stigmatisé comme étant une "spoliation". Une prétention à "compensation" ayant été présentée, on déclare qu'il est "d'obligation morale" de la reconnaître. La somme de quatre cent mille piastres tirée des fonds publics de Votre Majesté est placée à la disposition du pape pour être distribuée dans la province de Québec comme il jugera à propos. Son consentement est rendu nécesssaire à l'exécution d'une loi passée dans une province de Votre Majesté. Son secrétaire d'Etat écrit: "Le pape permet que le gouvernement conserve le produit de la vente du terrain des jésuites en dépôt spécial, dont il sera disposé plus tard avec sanction du saint-siège." A l'exception de soixante mille piastres offertes pour l'éducation protestante, tout le reste du produit des biens des jésuites est versé dans la caisse ordinaire de la province, et ainsi les habitants de la province sont privés à jamais du bénéfice d'une caisse affectée à l'instruction publique par un acte de la bonté royale.

Que vos pétitionnaires, pénétrés du sentiment de cette grave injustice et d'un tort qui serait irrémédiable, ont par pétition au gouverneur général en conseil, demandé le désaveu de l'Acte concernant les biens des Jésuites, de 1888, mais sans succès: les conseillers de Son Excellence prétendant que "le sujet de l'acte est du ressort provincial seulement, attendu qu'il s'agit d'une question fiscale entièrement sous le contrôle de la légistature de Québec."

Que vos pétitionnaires considèrent que ces raisons sont mal fondées et insuffisantes, et sont maintenant forcés de s'adresser à Votre Majesté. Ils prétendent qu'on aurait dû conseiller Son Excellence comme suit:

1°, Que la question est une question d'intérêt impérial, puisqu'il s'agit d'un econcession de la couronne, dans laquelle est engagée la foi de la couronne, qui commande toujours la plus implicite confiance, et qui est tenue sacrée par tous les souverains britanniques et leurs conseillers;

2°, Que les fonctions attribuées au saint-siège dans le dit acte sont tout à fait incompatibles avec le maintien de l'autorité unique et suprême de Votre Majesté dans les possessions britanniques, et, vu les prétentions avancées par le pape à un contrôle suréminent sur toutes les nations et tous les gouvernants, ne sauraient manquer de prendre des développements dans la législation future de la province de Québec, où l'église catholique romaine exerce déjà un pouvoir qui domine l'Etat;

3°, Que l'acte en question, tout en touchant à une matière fiscale, entraîne des conséquences beaucoup plus graves en matière d'éducation publique, relativement à quoi l'acte constitutif de la confédération canadienne de 1867 (art. 93, sous-articles 3 et 4) établit un droit spécial d'appel à Son Excellence en conseil, et conséquemment

demande que le conseil y porte la plus grande attention après avoir entendu les parties ; et—

4°, Que dans une matière qui implique ainsi l'honneur de la couronne de même que les droits du peuple, l'acte devrait être réservé au gré de Sa Majesté.

Que le droit de désaveu a été exercé par Son Excellence en conseil " en matières fiscales d'intérêt provincial " dans des occasions moins importantes que la présente.

Qu'en retirant de la caisse permanente d'éducation de la province un capital comme celui qu'on pourrait obtenir des biens des jésuites, estimés comme il faut à deux millions de piastres, il a été fait un grand tort à toute la population, française et anglaise, catholique et protestante, dont les écoles et les collèges souffrent de ne pas être plus libéralement aidés.

Que vos pétitionnaires prient instamment Votre Majesté de prêter la plus sérieuse attention au danger que constitue le précédent qu'établit cette " compensation " pour des biens dont la couronne a légalement pris possession il y a plus de cent ans ; que la législation relative aux dotations ecclésiastiques au Canada a déjà servi de justification et de modèle à pareille législation dans le parlement impérial ; qu'il est encore, comme il n'a pas cessé d'être, revendiqué, en faveur de différents ordres de l'église de Rome, de prétendus droits à des biens, églises, collèges et autres propriétés autrefois en leur possession, mais depuis longtemps affectés par la couronne à d'autres fins ; et que l'acte concernant les biens des jésuites servira assurément d'argument en faveur de pareilles " compensations," même en Grande-Bretagne.

Que dans toutes les prétentions qu'on a fait valoir aux biens des jésuites, depuis la suppression de l'ordre jusqu'aujourd'hui, on a toujours invoqué la doctrine de droit canonique romain qui veut que le saint-siège hérite des biens de toute société éteinte dans l'église catholique romaine, doctrine entièrement contraire aux lois de la Grande-Bretagne, qui, depuis la conquête du Canada, ont été proclamées comme définissant la liberté de la religion catholique, et que l'admission de cette doctrine et la reconnaissance qu'elle constituerait du droit canonique comme d'un droit en vigueur dans les possessions de Votre Majesté, sont des actes publics faits au nom de Votre Majesté, et gros de dangers les plus graves pour la constitution elle-même de l'empire.

Que tout en vivant en général en harmonie et en amitié avec leur co-sujets catholiques romains, vos pétitionnaires ont cependant de temps à autre l'occasion de sentir que l'entière liberté de gouvernement dont jouit la province de Québec est employée, sous l'influence d'une église qui prétend à un contrôle universel sur les affaires humaines, au détriment de la minorité protestante, mais que le danger d'un pareil état de choses augmente, et l'espoir de le voir disparaître diminue, quand on en vient constituer en corporation légale et doter un corps comme celui des jésuites, dont les membres sont individuellement tenus par les vœux les plus solennels à une " obéissance aveugle " à un supérieur qui est à Rome ; corps qui par toute l'Europe a été chassé de tous les pays catholiques les uns après les autres, qui pendant quarante ans n'a eu aucune existence reconnue après avoir été supprimé par les papes eux-mêmes ; qui a longtemps été au ban de la loi britannique ; qui est mal vu de plusieurs des autorités catholiques romaines en ce pays ; et dont les pouvoirs croissants sont pleins de périls pour la liberté publique et la stabilité du trône de Votre Majesté.

Que vos pétitionnaires présentent la question à Votre Majesté non seulement comme constituant un préjudice privé et local, mais comme un mal qui porte atteinte à l'honneur et au bien-être de l'empire, et ils supplient Votre Majesté d'intervenir de façon à maintenir l'honneur et l'autorité de la couronne en même temps que les droits des fidèles sujets de Votre Majesté au Canada.

Et, comme il est de leur devoir, vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

W. H. HOWLAND, *président.*
ALEX. CAMPBELL, *secrétaire.*

3.

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING-STREET, 8 juin 1889.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, nº 110, du 21 mai, par laquelle vous transmettez une pétition à Sa Majesté de la part de l'Alliance évangélique au sujet de l'acte de Québec concernant les biens des jésuites.

Je vous prie d'informer les pétitionnaires que j'ai déposé leur requête au pied du trône, et qu'il a plu à Sa Majesté la recevoir très gracieusement, mais que j'ai été incapable de conseiller à Sa Majesté d'intervenir dans cette question, qui est de celles laissées à la discrétion du gouvernement du Canada.

J'ai l'honneur, etc.,
KNUTSFORD.

Au gouverneur général
le Très honorable
LORD STANLEY DE PRESTON, G. C. B., etc., etc., etc.

4.

(Extrait d'une dépêche télégraphique.)

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

22 juillet 1889.

Pouvez-vous me faire savoir bientôt si les jurisconsultes considèrent l'acte concernant les biens des jésuites comme de la compétence de la législature provinciale? S'ils sont bien de cet avis, puis-je permettre qu'on fasse connaître la chose publiquement?

5.

(Dépêche télégraphique.)

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

Au sujet de votre dépêche du 22 juillet*, après avoir mûrement examiné le mémoire du ministre de la justice, les jurisconsultes de la couronne font rapport que dans leur opinion la décision à laquelle vous êtes arrivé de laisser l'acte à son cours était correcte et constitutionnelle; il n'y a pas d'objection à ce que l'opinion des jurisconsultes soit rendue publique.

6.

(Dépêche télégraphique.)

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

A propos de ma dépêche du 25 juillet, les jurisconsultes de la couronne ont de nouveau fait rapport que l'acte est clairement dans les limites des attributs de la législature provinciale, et qu'il n'y a pas lieu de le soumettre au comité judiciaire du conseil privé. J'écris par le courrier.

2 août 1889.

---

* *Voir* nº 4.

7.

(Extrait.)

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 6 août 1889.

Vous avez appris par mes dépêches télégraphiques du 25 juillet et du 2 août que j'ai consulté les jurisconsultes sur cette question †, et je vous transmets pour votre gouverne et votre information copies des rapports qu'ils m'ont adressés.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

KNUTSFORD.

Le gouverneur général le Très honorable lord STANLEY DE PRESTON.

(Document A inclus dans le n° 7.)

Jurisconsultes au ministère des colonies,

COUR DE JUSTICE ROYALE, 9 juillet 1889.

MILORD,—Nous avons eu l'honneur de recevoir les ordres de Votre Seigneurie, qui nous ont été communiqués par une lettre de M. Edward Wingfield du 3 courant, qui disait avoir instruction de Votre Seigneurie de nous transmettre un mémoire de sir John Thompson, ministre de la justice du Canada, au sujet du statut de Québec (ch. 13 de 1888), intitulé " Acte concernant le règlement des biens des Jésuites," et de nous informer que le gouvernement du Canada désirait savoir, si à notre avis la décision prise de ne pas faire obstacle au cours de cet acte provincial était correcte et constitutionnelle.

Nous avons étudié la question, et en conformité des ordres de Votre Seigneurie, avons l'honneur de faire rapport qu'à notre avis la décision prise par le gouverneur général de ne pas faire obstacle au cours de cet acte provincial était correcte et constitutionnelle.

Nous avons l'honneur, etc.,

RICHARD E. WEBSTER,
EDWARD CLARKE.

Le Très honorable lord KNUTSFORD.

(Document B inclus dans le n° 7.)

Les jurisconsultes de la couronne à lord Knutsford.

COUR DE JUSTICE ROYALE, 31 juillet 1889.

MILORD,—Nous avons eu l'honneur de recevoir les ordres de Votre Seigneurie, qui nous ont été communiqués par une lettre de sir Robert Herbert du 29 courant, qui dit que la substance de l'opinion que nous avons émise au sujet de l'acte de la province de Québec concernant le règlement des biens des jésuites, dans notre rapport du 9 juillet, a été communiquée au gouvernement du Canada, et que Votre Seigneurie a été informée que ce gouvernement serait bien aise de connaître notre opinion sur deux points qui ne nous ont pas été spécialement soumis dans la lettre du ministère des colonies du 3 courant.

Que Votre Seigneurie désire en conséquence que nous l'informions si, à notre avis, l'acte en question était bien de la compétence de la législature provinciale.

Que de l'opinion exprimée par nous, à savoir, que la décision du gouverneur général de ne pas mettre d'obstacle au cours de l'acte était correcte et constitutionnelle, Votre Seigneurie avait conclu que nous nous accordions avec le ministre de la justice du Canada dans l'opinion que l'acte était de la compétence de la législature

† De l'acte concernant les biens des Jésuites.

provinciale, mais que la question ayant été directement posée, Votre Seigneurie serait contente que nous y répondions.

Que sir Robert Herbert avait de plus à nous faire connaître que l'Alliance évangélique du Canada a présenté à la reine une pétition contre l'acte en question, et que Votre Seigneurie a refusé de donner aucun conseil à Sa Majesté à cet égard.

Que nous ferions plaisir à Votre Seigneurie en vous informant si, à notre avis, la compétence de la législature provinciale est tellement claire qu'il n'y a pas lieu de soumettre l'acte au comité judiciaire du conseil privé * * *

Que sir Robert Herbert avait instruction de nous renvoyer le mémoire de sir J. Thompson, qui nous avait déjà été envoyé, avec prière de faire rapport sur les deux questions soumises aussitôt que nous pourrions le faire.

En conformité des ordres de Votre Seigneurie, nous avons l'honneur de faire le rapport suivant:

A notre avis l'acte était clairement de la compétence de la législature provinciale, et il n'y a pas lieu de le soumettre au comité judiciaire du Conseil privé.

Nous avons l'honneur d'être, etc.,

RICHARD E. WEBSTER,
EDWARD CLARKE.

Le Très honorable lord KNUTSFORD, G. C. M. G., etc., etc.

8.

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

CANADA, CITADELLE, QUÉBEC, 8 août 1889.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il y a quelque temps, tandis que j'étais absent du siège du gouvernement, on me demanda, par l'entremise du secrétaire d'Etat à Ottawa, quand je voudrais recevoir une délégation influente, dont les membres désiraient me présenter en personne des pétitions demandant le désaveu de l'acte concernant les biens des Jésuites.

Suivant le désir exprès du ministre, je reçus la députation ici le 2 du courant, et je mets sous ce pli, pour l'information de Votre Seigneurie, un extrait du *Morning Chronicle*, qui rend assez fidèlement compte de ce qui se passa.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'occuper Votre Seigneurie de plus amples observations au sujet de cette affaire, qui, bien qu'elle continue à être ardemment discutée dans l'Ontario et dans une faible partie de la province de Québec, ne paraît pas exciter beaucoup d'intérêt dans le reste du pays.

J'ai cru qu'il serait mieux d'attendre l'arrivée de la dépêche annoncée par le télégramme de Votre Seigneurie avant de faire connaître publiquement l'opinion des jurisconsultes impériaux.

Par l'expiration du délai l'acte devient loi aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

STANLEY DE PRESTON.

Le Très honorable lord KNUTSFORD.

"DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

"Son Excellence répondit ensuite en ces termes :—

"Le gouverneur général ne reçoit pas d'ordinaire des députations de ce genre, mais vu l'importance de la question dont il s'agit, je veux bien créer un précédent. Tout de même, je ne pense pas qu'il devrait être souvent suivi. La difficulté qu'éprouve celui qui se trouve dans ma position en recevant des députations, est qu'il se trouve exposé à ce qu'on l'accuse de prendre fait et cause pour ou contre l'objet qu'ont en vue ces députations. Mais avec la sanction de mes ministres, je suis prêt à faire connaître aux délégués sous quel aspect la question se présente à

moi. Je ne manque pas d'égard pour ceux qui ont si bien exposé leurs vues, si je n'exprime ni approbation ni condamnation de leurs opinions, car je craindrais de me laisser, malgré mon intention, entraîner à discuter la question.

"C'est avant mon arrivée, ou vers ce temps-là, que la législature de Québec a passé l'acte dont il s'agit. L'histoire des biens des jésuites est si bien connue que je ne crois pas devoir entrer dans ses détails. D'importantes propriétés étaient depuis longtemps inexploitées, et chaque fois que le gouvernement provincial voulait les vendre, des protestations étaient faites de la part des prétendants à ces biens, de fait, personne ne voulait accepter un titre douteux.

"Je ne puis approuver l'idée contenue dans le deuxième paragraphe de votre requête, qui prétend que l'acte en question reconnaît au pape le droit d'intervenir dans les affaires civiles du Canada.

"Il y avait au moins deux catégories de prétendants aux biens des jésuites, et il fallait décider à qui la compensation serait payée, et opérer une distribution qui serait acceptée de tous. Il est vrai que le pape, en tant qu'autorité reconnue par les deux catégories de prétendants, devait être consulté pour approuver ou désapprouver le partage projeté en ce qui concerne les prétendants catholiques. Mais il me semble que cela ne se rapporte pas à l'action de la législature de la province, mais au partage des fonds après qu'ils auront été payés. On pourrait prétendre qu'en réalité il n'est pas du tout question de l'autorité du pape dans l'acte proprement dit. Il est bien vrai que le préambule de l'acte (certainement plus long que d'ordinaire) contient le récit d'événements et de faits qui ont conduit à la présentation du bill, et que dans la correspondance qui y est citée on voit que l'on réclamait au nom du saint-siège une autorité qui n'a cependant pas été reconnue par le premier ministre. L'introduction du nom du pape peut paraître extraordinaire et très probablement peu agréable à un certain nombre de protestants. Mais comme on ne le rencontre que dans le cours d'une narration des faits qui ont eu lieu auparavant, et qu'aucune législation ne peut changer ou annuler, et que de plus, comme je l'ai dit déjà, il ne se rencontre aucunement dans le corps de l'acte, je ne considère pas que l'autorité de Sa Majesté ait été le moindrement diminuée ou attaquée, et qu'il soit de mon devoir, dans l'exercice de mes fonctions en qualité de son représentant, de désavouer l'acte à cause de cela.

"Quant au troisième paragraphe de votre pétition, c'est-à-dire à la question de l'opportunité, je ne me sens pas libre de prononcer une opinion. Je crois, et cette opinion est confirmée par les meilleures autorités que j'ai consultées, que l'acte est *intra vires*. Là se borne mon pouvoir d'intervention. L'acte ne paraît pas faire plus que de chercher à remettre en argent à une certaine société une portion des propriétés dont cette société a été privée dans le passé sans aucune compensation, et il donne cette compensation avec l'argent de la province qui est devenue propriétaires de ces biens et qui en profite.

"Quant à reconnaître aux Jésuites le droit de faires d'autres demandes, comme il est dit dans le 4e paragraphe de votre pétition, il me semble que cet acte laisse ces prétendus droits exactement dans l'état où ils se trouvaient.

"Il n'est certainement pas insolite pour la Couronne de reconnaître pareille obligation morale. Et je parle ici d'après l'expérience que j'ai personnellement acquise alors que j'étais secrétaire du Trésor, il y a dix ou douze ans. Il se présentait constamment des cas de déshérence de biens, de caducité, de legs et d'autres réversions à la couronne. On reconnaissait le titre moral de personnes intéressées, et les rémissions se faisaient non pas à titre de droit, attendu que le droit de la couronne n'était pas discuté, mais comme faveur. Il existe en outre un grand nombre de précédents parlementaires. Il me semble que des questions de ce genre doivent dans tous les cas être décidées selon leur mérite propre.

"Au sujet des 5e et 6e paragraphes de votre requête, vous me pardonnerez si je dis qu'il me semble peu important que j'admette ou que je conteste ce que vous y dites. Mais comme question de fait, je ne trouve aucune preuve que dans ce pays et dans ce siècle, les Jésuites aient été moins soumis aux lois et moins loyaux citoyens que les autres. Quant au 6 paragraphe, il me semble que les droits civils de la société

ont été réglés par l'acte de 1887, auquel il n'y a eu que peu ou point d'objections. Je ne puis voir rien d'inconstitionnel à cet égard dans le paiement de l'argent en question à une société régulièrement constituée par la loi.

" La loi et l'esprit de la constitution veulent que le gouverneur-général se guide sur l'avis de ses ministres responsables. S'il diffère d'opinion avec eux sur une question de haute politique qui intéresse tout l'empire, ou s'il croit qu'ils ne représentent pas l'opinion de la Chambre, il est de son devoir, d'après la constitution, d'appeler d'autres conseillers, s'il est convaincu que ceux qu'il appelle ainsi sont en mesure d'administrer le gouvernemeet de Sa Majesté et les affaires du Dominion. Quant à mes conseillers actuels, je ne puis dire que je désapprouve l'attitude qu'ils ont recommandé à l'exécutif de prendre en cette circonstance, la croyant, à la lumière des meilleures autorités auxquelles j'aie accès, tout à fait constitutionnelle. Par un vote de 188 contre 13, le parlement du Dominion a exprimé la même opinion. On a dit que ce vote du parlement ne représente pas l'opinion du pays; mais je me refuse tout à fait à ne pas accepter le vote de la Chambre. Les membres du parlement son élus, non pas comme les délégués, mais comme les représentants du peuple, et c'est leur devoir de ne se laisser guider que par ce qu'ils croient être le véritable intérêt du pays, dans l'accomplissement des hautes fonctions dont le peuple les a investis. Et puis, je me demande si ceux qui ont voté pour le désaveu de la loi représentaient bien la majorité ? Je constate que les 188 députés qui ont voté en faveur du bill représentaient 916,717 électeurs du Canada, tandis que les 13 autres n'en représentaient que 77,297 De plus, le gros de l'opposition constitutionnelle à voté en faveur de la sanction du bill. D'autres pétitionnaires m'ont demandé de désavouer la loi, bien que mes ministres m'aient conseillé le contraire, et que la majorité de la Chambre se soit prononcée en faveur de cette loi. Serait-il constitutionnel pour le gouverneur général d'agir ainsi, s'il s'agissait par exemple d'une question de commerce, de finance, ou de réforme constitutionnelle ? C'est la constitution qui doit nous gouverner; et je ne saurais me soustraire à l'appréhension qu'en recevant une députation comme celle-ci, quelque soit le soin qu'y mette le gouverneur général, il court le risque de se constituer en tribunal d'appel en matière de gouvernement constitutionnel à l'ouverture du parlement, de concert avec lequel il est de son devoir de travailler D'autres ont dit: Pourquoi ne pas référer la question au conseil privé. Je crois qu'à cela mes ministres ont une excellente réponse, c'est que n'ayant aucun doute sur la justice de leur opinion, ils ont raison de n'en pas agir ainsi. L'une des pétitions auxquelles je réponds me demande de dissoudre la Chambre des Communes. D'abord le gouverneur général ne doit dissoudre le parlement que pour les raisons les plus graves, et sur la recommandation de ses ministres responsables. Le dérangement qu'une dissolution du parlement cause aux diverses affaires du pays, les dépenses qui en résultent pour le pays et les intéressés, en font un remède auquel on ne doit recourir qu'en dernier ressort; et je dois dire, avec grande déférence pour les personnes présentes, qu'en dehors des provinces d'Ontario et de Québec, le public ne paraît pas s'être assez généralement ému à ce sujet pour justifier le gouverneur général d'avoir recours à pareil remède. Je reconnais l'influence de ces deux provinces, mais il ne m'est pas permis de perdre de vue le reste du pays, et je puis exprimer l'espoir personnel que le parlement actuel exercera avec sagesse pendant un certain temps encore une influence constitutionnelle sur les affaires de ce pays.

" Je crois que ma présente réponse est en substance une réponse aux autres pétitions qui m'ont été présentées. Pour les raisons que j'ai données, je ne saurais vous laisser espérer que je désavouerai l'acte en question. Vous ne pouvez pas supposer que l'attitude prise par mes ministres et approuvée par moi ait été ainsi prise et approuvée sans mûre réflexion. Depuis lors rien n'est survenu qui soit de nature à modifier notre manière de voir. Et le gouvernement ne saurait recommander aujourd'hui le désaveu d'une loi qu'il a annoncée comme devant suivre son cours.

" Je ne puis, messieurs, vous cacher le regret que j'éprouve personnellement d'avoir à faire à une députation une réponse comme celle qu'il est de mon devoir de faire aux pétitions qui m'ont été présentées. Mais je me suis efforcé de ne donner aucune couleur à mon exposé, j'ai tâché de m'abstenir de discuter le sujet, et je ne

puis qu'espérer avoir fait ma part pour dissiper des alarmes. Je ne ferai en terminant qu'exprimer un vœu sérieux—un vœu que vous a déjà, j'en suis sûr, suggéré votre patriotisme, c'est qu'autant que possible nous prenions dans cette question une attitude conforme aux intérêts du pays. Dans le cours des dernières années nous avons aimé à croire disparues les animosités qui prévalaient malheureusement autrefois, et nous avons espéré que le Dominion, uni désormais, était entré dans le chemin de la prospérité et de la paix. Je demande donc avec instance à tous les meilleurs amis du pays, d'être autant que possible tolérants envers les autres, d'imiter l'exemple de la grande nation voisine, où l'on vit et laisse vivre, afin que vienne un temps où tous n'aient plus qu'un objet commun, celui de travailler à la prospérité et au bien-être du Canada, et de maintenir sa fidélité et son dévouement à la couronne."

9.

A Son Excellence le Très-honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston, G.C.B., gouverneur général du Canada.

La pétition des électeurs soussignés ayant droit de vote aux élections des membres de la Chambre des communes, représente humblement:

1. Qu'il a été récemment passé à la législature de la province de Québec un acte intitulé: Acte relatif aux règlements de la question des biens des Jésuites.

2. Que le dit acte reconnaît au pape le droit d'intervenir dans l'administration des affaires civiles du Canada, ce qui est dérogatoire à la suprématie de la reine et menace les libertés du peuple.

3. Qu'il met $400,000 des fonds publics à la disposition du pape pour des fins ecclésiastiques et sectaires, tel qu'il appert plus amplement par le bref papal qui répartit ces fonds, emploi de deniers publics qui est contraire à l'esprit de la législation anglaise et canadienne, et subversif de l'égalité religieuse qui devrait exister.

4. Qu'il a l'effet de reconnaître aux jésuites le droit de faire de nouvelles demandes, en portant dans son préambule une déclaration à l'encontre de laquelle il n'est rien dit dans l'acte, du traitement que la société des jésuites comptent recevoir à l'avenir du gouvernement de Québec, savoir: "Que les établissements des pères jésuites en cette province, soient toujours admis, selon leurs mérites et s'ils le demandent, à partager les largesses que le gouvernement de cette province accordera à d'autres institutions, pour encourager l'enseignement, l'éducation, l'industrie, les arts et la colonisation."

"Que la société des jésuites a été expulsée de presque tous les pays catholiques romains, a été supprimée par le pape Clément XIV, a été depuis le règne de la reine Elizabeth une association illégale dont l'établissement (de l'opinion du solliciteur général d'Angleterre, donnée en 1772) est non seulement incompatible avec la constitution d'une province anglaise, mais encore avec toute forme possible de gouvernement civil."

6. Que l'acte dote les jésuites, et reconnaît les droits civils à la compagnie de Jésus, dont les opérations ne sont pas restreintes à une seule province.

7. Nous offrons respectueusement l'opinion que pour les raisons ci-dessus mentionnées, l'acte en question, loin de n'avoir trait qu'à des matières du domaine provincial seulement, est de nature à nuire à la paix et au bien-être de tout le pays.

8. Les soussignés s'adressent à Votre Excellence par voie de pétition, parce qu'ils croient que la majorité de la Chambre des communes, en votant contre le désaveu, n'a pas représenté les idées et les vœux de l'électorat, et qu'il n'existe pas d'autres moyens de faire connaître l'opinion publique à Votre Excellence.

9. Il ne s'est jamais, à la connaissance de vos pétitionnaires, présenté de cas où les raisons militant pour l'exercice du pouvoir de désaveu fussent plus graves.

C'est pourquoi vos pétitionnaires prient:

(1.) Que l'acte relatif au règlement de la question des biens des jésuites soit désavoué.

(2.) Ou que Votre Excellence exerce sa prérogative de disssoudre la Chambre, de façon à permettre au peuple de se prononcer sur la question aussitôt que possible.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil.

L'appel et la pétition des fidèles sujets soussignés de Sa Majesté résidant dans la province de Québec, basés sur l'article 93 de l'acte constitutif de la confédération, représentent humblement: Que les appelants, vos pétitionnaires, sont des contribuables et des électeurs résidant dans la dite province, et forment partie de la minorité protestante de la population de cette province.

Qu'à la date de la confédération il y avait certains biens et propriétés du ci-devant ordre des jésuites, qui, en vertu des dispositions de l'acte 19-20 Vic., ch, 54 (ch. 15 des Statuts refondus du Bas-Canada), formaient un fonds au profit de l'éducation supérieure du Bas-Canada, et que la minorité protestante de la province avait droit à une part de ce fonds.

Que l'acte de la législature de la province de Québec, 51-52 Vic., ch, 13, intitulé: Acte relatif au règlement de la question des biens des Jésuites, a aboli ce fonds d'éducation, et édicté que les dits biens et propriétés pourront être affectés à des fins autres que celles auxquelles ils avaient été affectés par le dit acte 19-20 Vic., ch. 54 (chapitre 15 des Statuts refondus du Bas-Canada).

Que le dit acte de la législature de la province de Québec, 51-52 Vic., ch, 13, a ainsi porté préjudice aux droits de la minorité protestante en abolissant le dit fonds éducationnel.

Que la société de Jésus, ou ordre des jésuites, n'avait et n'a aucun droit quelconque de recevoir de la province de Québec la somme de quatre cent mille piastres qui lui est affeetée par le dit acte 51-52 vic., ch. 13, et que le dit acte qui leur affecte cette somme ainsi que la commune de Laprairie, et accorde 60,000 au comité protestant du conseil de l'instruction publique, est préjudiciable aux droits et intérêts de la minorité protestante de la dite province.

Qu'il est inconstitutionnel de soumettre le prétendu règlement de la question des biens des jésuites au pape de Rome, comme il est fait dans le préambule du dit acte 51-52 Vic., ch. 13, et contraire aux dispositions de l'acte passé dans la première année du règne de la reine Elisabeth, et déclaré par l'acte impérial George III, ch. 83, avoir effet dans cette province, et que la chose est préjudiciable aux intérêts de la minorité protestante de cette province.

C'est pourquoi vos pétitionnaires font humblement appel à Votre Excellence en conseil contre le dit acte de la législature de la province de Québec, 51-52 Vic., ch. 13, et prient Votre Excellence en conseil de bien vouloir désavouer cet acte et l'annuler; et vos pétitionnaires, comme il est de leur devoir de le faire, ne cesseront de prier.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Plaise à Votre Excellence :

Les soussignés, résidant à....., étant convaincus que l'acte relatif au règlement de la question des biens des jésuites, passé par la législature provinciale de Québec, et sanctionné par le lieutenant gouverneur de cette province le 12 juillet 1888, porte atteinte aux droits de la minorité dans la province de Québec, tels que garantis par l'article 93 de l'acte constitutif de la confédération, et est préjudiciable aux intérêts du pays, dangereux pour la paix du Canada, et dérogatoire à la reine, sa couronne et sa dignité,

Prient respectueusement Votre Excellence le gouverneur général en conseil de bien vouloir désavouer cet acte.

10

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

CITADELLE, QUÉBEC, 9 août 1889.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie copie d'une communication du secrétaire de la section de Québec de l'Alliance évangélique, accompagnée de deux pétitions (5 août) adressées à Sa Majesté la reine, et demandant le désaveu de l'acte relatif aux biens des jésuites de 1888.

Je mets aussi sous ce pli copie de la lettre (6 août) que j'ai fait adresser au secrétaire en accusant réception des pétitions.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

STANLEY DE PRESTON.

LORD KNUTSFORD.

Le secrétaire de l'Alliance évangélique de Québec au gouverneur-général.

QUÉBEC, 5 août 1889.

A Son Excellence le Très honorable sir FREDERICK ARTHUR STANLEY, baron Stanley de Preston, G. C. B., gouverneur général du Canada.

Plaise à Votre Excellence:

J'ai reçu instruction de l'Alliance évangélique, section de Québec, de vous adresser les pétitions ci-incluses à Sa Très Gracieuse Majesté la reine, demandant le désaveu de l'acte de 1888 relatif aux biens des jésuites.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

W. BROWN,
Secrétaire de l'Alliance évangélique.

Pétitions à Sa Très Excellente Majesté la reine.

TRÈS GRACIEUSE MAJESTÉ,

La pétition des habitants soussignés de Québec, dans la province de Québec, représente humblement :—

Que vos pétitionnaires, fidèles sujets de Votre Majesté, et jaloux de tout ce qui peut empiéter sur vos droits et prérogatives, de même que déterminés à défendre leurs propres libertés consacrées par la loi, s'adressent aujourd'hui à Votre Majesté comme au plus haut tribunal de l'empire, dans l'intérêt des représentations et de la prière d'une pétition relative à l'Acte concernant les biens des jésuites de 1888, qui a été mise au pied du trône par les représentants de l'Alliance évangélique du Canada.

Et vos pétitionnaires, comme il est de leur devoir de le faire, ne cesseront de prier.

CITADELLE, Québec, 6 août 1889.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de Son Excellence le gouverneur général d'accusser reception de votre lettre du 5 courant, arrivée ce matin, et dans laquelle vous demandez que des pétitions y incluses demandant le désaveu de l'acte concernant les biens des jésuites de 1888 soient transmises à Sa Majesté la Reine.

Son Excellence désire que je vous dise qu'il se rendra à votre demande, et transmettra les pétitions par le prochain courrier, mais que néanmoins tout ce qu'il y aura

à gagner par là sera de faire connaître l'opinion des signataires, attendu que le gouvernement impérial à déjà décidé que l'acte dont il s'agit est une question qu'il appartient au Canada de régler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHARLES COLVILLE,
Capitaine, secrétaire du gouverneur général.

Au secrétaire de l'Alliance évangélique,
section de Québec, Québec.

11

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 22 août 1889.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 8 courant, avec son contenu, au sujet de l'acte concernant les biens des jésuites.

Je suis bien aise de conclure que la réponse de Votre Seigneurie à la délégation que vous avez reçue le 2 courant, réponse qui est appuyée par l'opinion des jurisconsultes de la couronne, a produit un bon effet.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
KNUTSFORD.

Le gouverneur général, le très honorable
LORD STANLEY DE PRESTON, G.C.B., etc., etc., etc.

12

(Télégramme transatlantique.)

Lord Stanley de Preston à lord Knutsford.

(*Extrait.*)

26 août 1889.

Votre télégramme du 25 juillet, concernant l'acte relatif aux biens des jésuites, disait qu'il n'y avait pas d'objection à rendre publique l'opinion des jurisconsultes. Votre dépêche du 6 août me transmet cette opinion pour ma gouverne et mon information seulement.***

13

(Télégramme.)

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

27 août 1889.

En réponse à votre télégramme du 26 août, il est entendu que vous pouvez publier les deux rapports des jurisconsultes de la couronne.

14

Lord Knutsford à lord Stanley de Preston.

DOWNING STREET, 27 août 1889.

MILORD,—J'ai reçu et mis devant la reine les deux pétitions qui accompagnaient votre dépêche n° 163, du 9 courant, et qui vous avaient été adressées, pour être transmises, par la section de Québec de l'Alliance évangélique, lesquelles demandaient le désaveu de l'acte de Québec de 1888 concernant les biens des jésuites.

Il a plu à Sa Majesté recevoir très gracieusement ces pétitions, mais je n'ai pu lui donner de conseil à leur sujet, attendu que l'acte est déjà devenu loi, et que la question est de celles qu'il appartient au gouvernement du Canada de régler.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
KNUTSFORD.

Le gouverneur général, le très honorable
LORD STANLEY DE PRESTON, G.C.B., etc.

15

MÉMOIRE SUR LE STATUT DE QUÉBEC

(Ch. 13, de 1888)

Intitulé:—Acte relatif au règlement de la question des biens des jésuites. Par le ministre de la justice.

On a prétendu que le statut ci-dessus mentionné est en dehors de la compétence d'une législature provinciale, et devrait avoir été désavoué par Son Excellence le gouverneur en conseil.

La période d'une année, au cours de laquelle le désaveu aurait pu être exercé (*voir* articles 56 et 90 de l'acte constitutif de la confédération), ne devait prendre fin que le 8 août 1889; mais le 19 janvier 1889, le lieutenant-gouverneur de Québec reçut avis que cet acte, de même qu'un grand nombre d'autres actes de Québec, passés durant la même session, seraient laissés à leur cours.

La prétention ci-dessus mentionnée a été émise dans la Chambre des communes du Canada pendant la session de 1889, dans une résolution qui exprimait l'opinion que l'acte devrait être désavoué. Cette résolution a été rejetée par un vote de 188 contre 13.

On a aussi demandé au gouvernement de prendre des mesures pour porter la question de la validité de l'acte devant le comité judiciaire du conseil privé.

Il n'a pas été conseillé à Son Excellence d'en agir ainsi, parce que son gouvernement considère l'acte comme clairement de la compétence de la législature qui l'a passé.

Cette compétence est définie par l'article 92 de l'acte constitutif (1867), dans lequel les sujets suivants sont, entre autre énumérés comme étant du ressort de chacune des provinces.

"1. L'amendement de temps à autre, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, de la constitution de la province, sauf les dispositions relative à la charge de lieutenant-gouverneur;

"2. La taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux;

"3. Les emprunts de deniers sur le seul crédit de la province.

"5. L'administration et la vente des terres publiques appartenant à la province, et des bois et forêts qui s'y trouvent;

"11. La constitution civile de compagnies pour fins provinciales;

"13. La propriété et les droits civils dans la province;

"16. Genéralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province."

L'article 93 de l'acte constitutif donne aussi aux législature des provinces le droit exclusif de faire des lois relatives à l'éducation.

Les personnes qui ont demandé le désaveu de l'acte en question, ou qui ont prétendu que le comité judiciaire du conseil privé devait se prononcer sur sa validité, ont donné, à l'appui de la prétention que l'acte est en dehors de la compétence de la législature de Québec, les raisons suivantes.

1°, Il dote à même les fonds publics de la province une organisation religieuse. On prétend que cela est incompatible avec la séparation de l'église et de l'Etat, et a pour résultat inégalité entre les confessions religieuses;

2°, On dit que l'acte reconnaît au pape le droit de prétendre que son consentement était nécessaire pour donner à la législature provinciale droit de disposer d'une partie du domaine public. On prétend que cela est attentatoire à la suprématie de Sa Majesté;

3°, L'acte détourne, dit-on, les biens en question des fins éducationnelles auxquelles ils ont été affectés par la loi;

4°, On dit encore que l'assentiment de l'Ontario était nécessaire pour la disposition que fait l'acte de ces biens.

Une courte narration des faits relatifs aux biens des jésuites dans Québec pour servir à élucider le sujet.

A l'époque ou le pays était une possession française, les membres de la société de Jésus étaient les missionnaires les plus actifs parmi les sauvages, et étaient les principaux instituteurs et ministres de l'Evangile parmi les colons et parmi les indigènes.

Les sacrifices qu'ils s'imposaient dans toutes les parties du pays, dans leur contact avec les sauvages, et qui leur valaient non seulement des privations extrêmes et de grandes misères, mais souvent des mutilations corporelles et la mort, excitèrent le dévouement et l'ardeur de plusieurs personnes de leur foi en France. Il en résulta que la société au Canada reçut des donations de terrains, de biens et d'argent de la part de personnes en France, de possesseurs de biens-fonds dans la colonie, ainsi que du roi de France. Les achats effectués par les jésuites eux-mêmes forment la seule autre catégorie de titres acquis par eux aux biens en question. Dans certains cas ces propriétés étaient grévées en faveur de la religion et de l'éducation, dans d'autres elle ne portaient aucune charge.

La communauté des jésuites au Canada avait été constituée en corporation par le roi de France, et les jésuites étaient dans la pleine jouissance de leurs biens à l'époque de la conquête du Canada en 1759.

Relativement à la valeur de ces biens, le père Turgeon, S. J., dans une lettre au premier ministre de Québec, en date du 20 mai 1888, et citée dans le préambule de l'acte qui nous occupe, s'exprime comme suit: "D'après les rapports officiels que vous avez eu l'extrême obligeance de me communiquer, je constate que les biens des jésuites sont évalués à la somme de $1,200,000.00. Ce n'est qu'une valeur approximative, et je la crois bien inférieure à la valeur réelle. Des hommes compétents que j'ai consultés à Québec, à Montréal et aux Trois-Rivières, n'hésitent pas à affirmer que les biens des jésuites valent au moins $2,000,000.00.

Les articles suivants des capitulations peuvent être regardés comme n'étant pas étrangers à la question.

Capitulation de Québec, 18 septembre 1759.

"Art. II. Que les habitants soient conservés dans la possession de leurs maisons, biens, effets et privilèges." *Réponse*—"Accordé, en mettant bas les armes.

"Art. VI. Que l'exercice de la religion catholique, apostolique et romaine sera conservé; que l'on donnera des sauvegardes aux maisons ecclésiastiques, religieux et religieuses, particulièrement à monseigneur l'évêque de Québec, qui, rempli de zèle pour la religion et de charité pour les peuples de son diocèse, désire y rester constamment, exercer librement, et avec la décence que son état et les sacrés ministères de la religion romaine requerront, son autorité épiscopale dans la ville de Québec, lorsqu'il le jugera à propos, jusqu'à ce que la possession du Canada ait été décidée par un traité entre Sa Majesté Très Chrétienne et Sa Majesté Britannique:" *Réponse*—"Libre exercice de la religion romaine, sauvegarder à toutes personnes religieuses, ainsi qu'à Monsieur l'évêque, qui pourra venir exercer, librement et avec décence, les fonctions de son état, lorsqu'il jugera à propos, jusqu'à ce que la possession du Canada ait été décidée entre Sa Majesté Britannique et Sa Majesté Très Chrétienne."

Capitulation de Montréal et de toute la province, 8 septembre 1760.

"Art. XXVII. Le libre exercice de la religion catholique, apostolique et romaine subsistera en son entier, etc., etc.". *Réponse*—"Accordé pour le libre exercice de leur religion; l'obligation de payer les dîmes aux prêtres dépendra du roi."

"Art. XXXII. Les communautés de filles seront conservées dans leurs institutions et privilèges; elles seront exemptées du logement des gens de guerre; et il sera fait défense de les troubler dans les exercices de piété qu'elles pratiquent ni d'entrer chez elles; on leur donnera même des sauvegardes si elles en demandent." *Réponse*—"Accordé."

"Art. XXXIII. Le présent article sera pareillement exécuté à l'égard des communautés des jésuites et récollets et de la maison des prêtres de Saint-Sulpice

Montréal. Ces derniers et les jésuites conserveront le droit qu'ils ont de nommer à certaines cures et missions comme ci-devant." *Réponse*—Refusé jusqu'à ce que le plaisir du roi soit connu.

"ART. XXXIV. Toutes les communautés et tous les prêtres conserveront leurs meubles, la propriété et l'usufruit des seigneuries et autres biens que les uns et les autres possèdent dans la colonie, de quelque nation qu'ils soient; et les dits biens seront conservés dans leurs privilèges, droits, honneurs et exemptions." *Réponse*—"Accordé."

"ART. XXXV. Si les chanoines, prêtres, missionnaires, les prêtres du séminaire des missions étrangères et de Saint-Sulpice, ainsi que les jésuites et les récollets veulent passer en France, le passage leur sera accordé sur les vaisseaux de Sa Majesté britannique, et tous auront la liberté de vendre en total ou partie les biens-fond et mobiliers qu'ils possèdent dans la colonie, soit aux Français ou aux Anglais, sans que le gouvernement britannique puisse y mettre le moindre empêchement ni obstacle. Ils pourront emporter avec eux ou faire passer en France le produit de quelque nature qu'il soit, des dits biens vendus, en payant le fret (comme il est dit à l'article XXVI), et ceux d'entre les prêtres qui voudront passer, cette année, seront nourris pendant la traversée aux dépens de Sa Majesté Britannique, et pourront emporter avec eux leurs bagages." *Réponse*—"Ils seront les maîtres de disposer de leurs biens, et d'en passer le produit, ainsi que leurs personnes et tout ce qui leur appartiendra en France."

On prétend que l'art. XXXIV de la capitulation de Montréal s'applique aux jésuites (qui formaient alors une communauté, *voir* l'art. XXXIII), et que le refus de l'art. XXXIII doit en conséquence être considéré comme ne s'appliquant dans son effet qu'à la dernière partie de la demande, c'est-à-dire au droit de nommer les titulaires de certaines cures, missions, etc., et peut-être aux parties de l'article relatives aux exemptions et autres privilèges.

On a attaché une certaine importance à ce que l'article XXXIV, et non l'article XXXIII, traite des *biens* des communautés et des prêtres.

En 1763, le traité de Paris céda le Canada à la Grande-Bretagne, et Sa Majesté Britannique fit la stipulation suivante relativement à l'exercice de la religion:

"De son côté, Sa Majesté convient d'accorder aux habitants du Canada la liberté de la religion catholique. En conséquence elle donnera les ordres les plus précis et les plus effectifs pour que ses nouveaux sujets catholiques romains puissent professer le culte de leur religion selon le rite de l'église romaine, en tant que le permettent les lois de la Grande-Bretagne, Sa Majesté Britannique convient outre que les habitants français ou autres qui auraient été sujets du roi Très-Chrétien en Canada, pourront se retirer, en toute sûreté et liberté, où bon leur semblera, et pourront vendre leurs biens, pourvu que ce soit à des sujets de Sa Majesté Britannique."

La restriction contenue dans les termes "en tant que le permettent les lois de la Grande-Bretagne," a été universellement interprêtée comme voulant dire en autant que ces lois le permettent dans les colonies.

En 1773 survint la suppression de l'ordre de la Société de Jésus par le pape Clément XIV. Quelques autorités dans la province de Québec ont prétendu que, si le bref de suppression a été publié au Canada (ce qui était nécessaire pour y avoir effet en droit ecclésiastique), et il ne paraît y avoir aucun doute de cette publication, son effet, s'il en a eu, a été de transporter les biens des jésuites à l'ordinaire de chacun des diocèses dans lesquels ils étaient situés. Il est probable, cependant, que le bref n'a eu aucun effet légal au Canada.

En 1774 fut passé le statut impérial 14 George III, ch. 83, connu sous le nom d'Acte de Québec. Plus tard, par instructions royales, la société de Jésus était déclarée supprimée et dissoute, et ses biens dévolus à la couronne pour les fins qui pourraient être plus tard décrétées. On donnait aux membres formant alors partie de la société le privilège de continuer dans la jouissance de ces biens jusqu'à la mort du dernier survivant, qui arriva en 1800. Bientôt après cette date on prenait possession des biens en vertu d'un bref qui déclarait que par droit de conquête, ils étaient dévolus à la couronne. La couronne les transférait subséquemment à la province

pour des fins éducationnelles, et des lois déclarèrent que les produits de ces biens seraient affectés exclusivement à ces fins. Le gouvernement provincial avait ample pouvoir de vendre ces biens comme les autres propriétés publiques, et les revenus provenant de ces biens ainsi que les produits des ventes qu'on pouvait en faire à toute époque, ont été appliqués à l'éducation et à diverses autres fins; mais on peut dire en général que la législature a, tous les ans, affecté à l'éducation des sommes dépassant de beaucoup les produits annuels de ces biens.

Depuis nombre d'années il était dans l'esprit d'une grande partie de la population catholique romaine de la province de Québec que cette application à des fins d'Etat de biens qui avaient été donnés pour des fins de religion et d'enseignement religieux, demandait quelque dédommagement et compensation.

La société de Jésus a été rétablie dans la province de Québec il y a nombre d'années. Elle était constituée en corporation dans la ville de Québec en 1871, et dans toute la province en 1887, par le chapître 28 des statuts de la même année. En outre, en 1852, par le chapître 57, son collège à Montréal était constitué en corporation, et en 1868, son établissement d'éducation du Sault-au-Récollet était constitué légalement par le chapitre 68 de cette même année.

Quand la question de compensation commença à s'agiter dans la province, les jésuites prétendirent que toute compensation qu'on devrait donner, ou toute allocation qu'on pourrait faire, devrait être à leur bénéfice, tandisque les évêques catholiques romains de la province maintenaient que cette compensation ou allocation devait être au profit des collèges ou autres maisons d'éducation qu'eux et leurs ouailles avaient établis, parce que, lors de la dissolution de la société de Jésus par le pape Clément XIV, il avait été ordonné que les biens de la société fussent administrés par eux dans l'exécution de l'œuvre à laquelle étaient engagés les jésuites, et parce qu'ils avaient en effet entrepris et continué l'œuvre de religion et d'éducation que les jésuites n'étaient plus en état de poursuivre. A différentes époques quand le gouvernement provincial essaya de vendre quelques parties de ces biens, ces prétentions furent exprimées par voie de protêts et de remontrances contre la vente de ces biens, et en certains cas le gouvernement provincial fut empêché de conclure les ventes projetées. C'est dans ces conditions qu'à été passé l'acte de 1888, comme résultat des négociations que le premier ministre de la province avait entreprises et conclues avec les autorités de l'église catholique romaine, et avec le représentant des jésuites, et dans le but de donner effet à l'entente à laquelle ces négociations avaient abouti.

Premièrement.—Prenons d'abord la première objection qu'on fait à l'acte, pour la raison qu'il doterait à même les fonds publics de la province une organisation religieuse, et mettrait les différentes confessions religieuses dans un état d'inégalité. On répond à cela que l'acte ne serait pas *ultra vires* même s'il avait pareil effet. Il n'y a pas, dans l'acte constitutif de la confédération, de disposition qui oblige à la séparation de l'église et de l'Etat, et il semble à peine y avoir de doute qu'en vertu de plus d'une des attributions des législatures provinciales énumérées dans l'acte constitutif, il serait de la compétence d'une législature de passer des lois incompatibles avec la séparation de l'église et de l'Etat. Il suffira probablement de jeter un coup d'œil sur cette énumération pour se convaincre de la chose. Il n'existe de restriction contre la dotation de la religion, ou contre une inégale dotation de corps religieux, dans la constitution d'aucune des provinces, et s'il y en avait, on doit observer que toute province a le droit d'amender sa constitution dans les limites de l'acte de la confédération, lequel ne contient aucune restriction de ce genre. D'un autre côté, il est évident que la dotation d'une confession religieuse n'entraîne pas nécessairement inégalité entre les confessions religieuses. La dotation peut être nécessaire pour remédier à une inégalité qui existe déjà, ou, si elle cause quelque inégalité, il peut y être remédié. La chose est à toute époque sujette à revision, et même si l'on pouvait dire qu'elle était impolitique et injuste envers d'autres confessions, et même si, pour le moment, la dotation avait pour résultat de créer une inégalité, il serait impossible de faire dépendre la validité de l'acte de la constatation du fait. Ce serait dans une grande mesure matière d'opinion. Il y aurait à consi-

dérer la population, les autres dotations, la question de nécessité, les frais que la confession dotée peut avoir à encourir en accomplissant son œuvre, l'étendue du territoire que couvrent les opérations de la confession dotée, et différentes autres conditions qu'il serait impossible de peser dans l'examen de la validité de l'acte. Il semble évident que ce ne saurait être là un caractère qui doive décider de la validité d'un acte et qu'il faille compter sur l'esprit de justice de la législature élue par la population de la province, comme garantie contre les abus des pouvoirs législatifs sous ce rapport.

Le pouvoir de changer la constitution de la province, le pouvoir de prélever des fonds et d'emprunter (qui implique nécessairement le pouvoir de disposer de l'argent ainsi obtenu), le pouvoir de faire des lois affectant les droits civils, et de contrôler toutes matières d'un caractère purement local dans les limites de la province, paraissent comprendre le droit de doter une église ou un corps religieux, quoi qu'on puisse dire de l'à-propos d'une pareille mesure, ce dont le présent mémoire n'a pas à s'occuper;—et pour ce qui est de la loi particulière dont il s'agit, le droit de disposer des terres publiques (dont les biens des jésuites formaient partie), paraît nécessairement comprendre le droit d'en affecter le produit à la discrétion de la législature.

Mais il paraît impossible de regarder cet acte comme touchant en aucune mesure à la séparation de l'église et de l'Etat, ou comme une dotation d'une confession religieuse. Il déclare restituer à une certaine société non en nature, mais en argent, une partie des biens dont cette société a été, il y a nombre d'années, privée sans compensation; et reconnaît donner en compensation pour ces biens de l'argent appartenant à la province à laquelle est échue la possession de ces biens confisqués, et qui en a profité. Il ne paraît pas y avoir lieu, en examinant la validité de l'acte, de considérer si la société est composée de la même foi religieuse, ou si l'objet de la société est de propager les doctrines de ses membres. Admettre pareille proposition serait simplement établir le principe contre lequel combattent ceux qui soulèvent cette objection, car ce serait affirmer l'idée qu'une croyance religieuse—la croyance des membres de la société en question—est au ban de la loi, et que cette société, à cause de sa croyance, ne saurait recevoir de compensation pour des droits que la législature d'une province a unanimement déclaré dignes de compensation. Il y aurait certainement là inégalité entre les confessions religieuses à moins qu'on adoptât le principe qu'il ne saurait être touché de deniers publics par aucune société dont les membres ont une croyance arrêtée en matières religieuses. Pareil principe établirait peut-être égalité entre les diverses confessions religieuses, en déclarant qu'aucune d'elles ne saurait faire valoir de droits; mais il ferait bien pis. Il établirait inégalité entre les sociétés dont les membres font profession de foi religieuse, et celle dont les membres n'ont aucune religion—au grand avantage de ces dernières. Même si cet argent—réellement donné en acquit d'une obligation—avait été donné en dotation, il n'y aurait rien qui toucherait à la question de la séparation de l'église et de l'Etat. On pourrait aussi bien prétendre que la dotation du collège Maynooth soit une dotation de l'église catholique romaine en Irlande.

Deuxièmement.—On a dit que l'acte reconnaît au pape le droit de prétendre que son consentement était nécessaire pour donner à la législature provinciale le droit de disposer d'une partie du domaine public. On prétend que cela est dérogatoire à la suprématie de Sa Majesté.

L'objection comporte un faux exposé de ce qui s'est passé, et à l'effet de ce qui est dit dans la préambule relativement aux autorités de Rome. Comme le dit l'exposé des faits que contient le présent mémoire, il y avait deux parties prétendant aux biens des jésuites, ou plutôt deux parties prétendant à ceux qu'il a plu à la législature de reconnaître comme au droit moral à une compensation pour ces biens: d'un côté, les jésuites, et de l'autre la hiérarchie de l'église catholique romaine dans la province de Québec. Tandis que le titre légal de la propriété appartenait hors de tout doute à la province, et tandis que le gouvernement provincial avait indubitablement le droit de vendre ces biens, ces prétentions à compensation avaient été émises à différentes époques sous forme de protêts, de représentations et de pétitions par l'une et l'autre de ces parties. Quand la législature de la province est arrivée

à la conclusion qu'il y avait lieu de payer une compensation en règlement et en extinction de ces prétentions, il était de prudence ordinaire en affaires de voir à ce que toutes les personnes qui prétendaient à des droits, retirassent leurs prétentions et acceptassent le règlement avant que la compensation pût être payée ou lorsqu'elle le le serait, et il était évidemment nécessaire, même avant que les négociations pussent être poursuivies, qu'on pût traiter avec quelqu'un en autorité, compétent à représenter les deux parties prétendantes ; autrement, il aurait fallu deux séries différentes de négociations et il eut été presque impossible d'arriver à une conclusion.

La personne en autorité, qui par sa position, et par le choix et consentement des deux parties réclamantes, était en mesure de négocier pour elles, était le pape, comme chef de l'église à laquelle appartenaient les deux parties. Par le consentement de chacune d'elles, il avait autorité pour conduire les négociations pour les deux, et toutes deux seraient contentes de tout règlement effectué. En 1884, d'accord avec cette théorie, l'archevêque de Québec obtenait la permission de représenter le saint-siège auprès du gouvernement de la province pour la négociation de cette affaire.

Le 2 janvier 1885, comme on voit dans l'un des préambules de l'acte, l'archevêque écrivait une lettre au premier ministre de la province, lui faisant connaître son autorisation, et le 25 avril de la même année, le premier ministre l'informait que, si le gouvernement provincial décidait de s'occuper de nouveau de cette question, il s'entendrait avec Sa Grandeur et les prêtres jésuites, afin de pouvoir, s'il y avait lieu, " proposer à la législature une mesure de nature à régler cette question d'une manière satisfaisante et définitive." Le gouvernement de Québec ne paraissait pas convaincu que l'autorisation de l'archevêque comprît l'autorité de régler les prétentions émises par les jésuites eux-mêmes, parce que la réponse du premier mnistre énonçait qu'il serait nécessaire de s'entendre avec les jésuites de même qu'avec Sa Grandeur.

Le 7 mai 1887, le cardinal Simeoni, préfet de la Sacrée Congrégation de la Propagande, informait l'archevêque de Québec (alors cardinal Taschereau), que l'autorité qui lui avait été conférée lui était retirée. Cela se faisait en lui mandant que " le Saint-Père se réservait de régler lui-même la question des biens des jésuites " au Canada." La plus rigoureuse interprétation de ces paroles ne saurait en faire une preuve qu'il existât chez les autorités de Rome quelque intention de se mêler des droits ou de la propriété de la province.

Comme il est dit plus haut, les droits de la province à ces terrains étaient si clairement établis par les statuts de la province, ainsi que par les concessions du gouvernement impérial, que le titre légal n'était pas et ne pouvait pas être en question.

Le droit que le cardinal Simeoni déclarait que le pape se réservait à lui-même, n'était pas le droit de contrôler en aucune façon la propriété, mais de faire valoir et mener à fin les demandes des parties qui avaient émis des prétentions à des compensations de la part de la province, et le droit de décider, même à l'encontre d'elles, que leurs objections à la vente des propriétés par la province devraient être retirées, pour ou sans compensation, et pour quelque compensation qu'il jugerait à propos.

Ce n'était que relativement à ces choses que le saint-siège avait en 1884 conféré autorité à l'archevêque de Québec, et ce ne pouvait être que cette autorité qu'il retirait et s'attribuait par la dépêche dans laquelle le pape se réservait de régler cette question.

La lettre du premier ministre de Québec, en date du 17 février 1888, au cardinal Simeoni, citée dans le préambule de l'acte, parle de cette dépêche du 7 mai 1887, qui retirait cette autorité à l'archevêque de Québec. Elle relate qu'en 1876, une partie des biens situés dans la ville de Québec avait été divisée en emplacements pour être vendus, mais que la vente n'avait pas eu lieu, " vu certaines représentations faites en haut lieu dans le temps ". Elle dit encore qu'on avait laissé dormir la question et tomber le terrain dans un si triste état d'entretien qu'il était devenu " le refuge des animaux et même le réceptacle d'immondices," de telle sorte que cela constituait " une véritable honte publique."

Le premier ministre demanda lors au cardinal Simeoni s'il verrait quelque objection sérieuse à ce que le gouvernement vendit ce terrain en attendant le règlement final de la question des biens des jésuites". Cette partie de la lettre du premier ministre a été l'objet de beaucoup de critique, en ce qu'elle était supposée inviter un pouvoir étranger à intervenir. Il ne peut y avoir de doute que le premier ministre avait en vue les pétitions, protêts et remontrances qui avaient été faits contre la vente de la propriété, et qu'il demandait au cardinal Simeoni d'intervenir pour prévenir des obstacles comme ceux qui avaient déjà empêché la vente; il lui demandait de s'engager de la part du pape à ce que ces objections ne fussent pas répétées, afin que la vente pût se faire, quelque dût être le résultat final des demandes de compensation. Dans le dernier paragraphe de sa lettre le premier ministre dit que le gouvernement était disposé à "considérer le produit de cette vente comme un dépôt spécial dont il serait disposé" plus tard, "suivant les conventions qui seraient arrêtées entre les parties intéressées, avec la sanction du saint-siège".

Si on lit cette proposition sans perdre de vue l'histoire de ces biens et des prétentions émises à leur égard, il ne paraît pas y avoir d'autre sens à attacher à ce passage que celui d'une proposition de la part du premier ministre à l'effet de faire retirer toutes protestations contre la vente, et affirmant qu'afin d'assurer aux parties intéressées que l'effet de la vente ne serait pas de mettre fin à leurs prétentions, quelles qu'elles fussent, il consentait à ce que le produit de cette vente fût mis de côté en attendant le règlement final de la question. En terminant sa lettre le premier ministre dit qu'il "sera peut-être nécessaire de consulter la législature de la province." Ceci ne peut que se rapporter au règlement possible des prétentions émises. Il eût été tout à fait sans nécessité de consulter la législature relativement à la vente du terrain, parce que le gouvernement avait déjà amples pouvoirs à cet égard.

Le cardinal Simeoni répondit en date du 1er mars 1888, que le pape avait consenti aux propositions faites au sujet de la vente, à condition que les produits fussent déposés et laissés à sa disposition. Le langage employé ne signifie clairement rien de plus qu'un consentement à ce que les objections à la vente soient retirées, bien qu'il porte les mots "accorder la faculté de vendre le terrain." Le gouvernement de Québec refusa de déposer et laisser les produits à la disposition de Sa Sainteté, et le 24 mars 1888, le cardinal Simeoni annonça la réponse finale du pape à l'effet que le gouvernement "conserve le produit de la vente en dépôt spécial," selon les termes de la proposition première de M. Mercier.

Aussitôt après le révérend A. B. Turgeon, S. J., reçut autorité de la Sacrée Congrégation à Rome de traiter avec le gouvernement dans cette question. Cette autorisation paraît avoir remplacé celle qui avait été donnée auparavant à l'archevêque de Québec. L'autorisation avait été communiquée par le cardinal Simeoni au Père Turgeon dans une lettre en date du 27 mars 1888, dans laquelle le cardinal dit que l'autorisation de traiter avec le gouvernement provincial était donnée aux Pères Jésuites mais qu'ils devaient traiter de façon cependant à ce "que pleine liberté fût laissée au saint-siège de disposer de ces biens" comme il le jugerait opportun, et "qu'aucune clause ne fût mise dans l'acte public de cession de ces biens qui pût en aucune façon affecter la liberté du saint-siège." Ces dispositifs sauvegardant la disposition finale des terrains par le saint-siège, étaient sans doute en vue de l'éventualité, alors considérée comme possible, où les biens eux-mêmes seraient en tout ou en partie restitués aux jésuites. Le cardinal stipulait de plus que si le gouvernement payait une somme d'argent, les Pères Jésuites devaient la déposer en un lieu à être déterminé par la Sacrée Congrégation.

Dans une lettre en date du 1er mai 1888, le premier ministre de Québec pose les bases sur lesquelles il propose que soit fait le règlement des prétentions en question. Il demande que les documents qui confèrent aux Pères Jésuites l'autorisation de négocier soient rendus authentiques et déposés, et qu'il soit compris que le gouvernement ne reconnaît "aucune obligation civile, mais seulement une obligation morale;" et il déclare qu'il ne saurait être question d'une restitution en nature, mais seulement d'une compensation en argent. Il stipule de plus que "la somme fixée comme compensation devra être exclusivement employée dans la province; et, sans

doute afin d'empêcher toutes les prétentions qui pourraient être émises soit par les deux catégories de prétendants déjà avoués soit par toute autre autorité, il stipule que la province recevra une "cession complète, parfaite et à perpétuité, de tous les biens qui ont pu appartenir, en Canada, à quelque titre que ce soit, aux fins de l'ancienne compagnie," et que l'on renoncera "à tous droits généralement quelconques sur ces biens et sur leurs revenus en faveur de la province "tant au nom de l'ancien ordre des jésuites et de la corporation actuelle, qu'au nom du pape, de la Sacrée Congrégation de la Propagande, et de l'église catholique romaine en général." Il est nécessaire que les arrangements qui se feront reçoivent l'assentiment de la législature de la province, et comme le premier ministre demande au prêtre avec lequel il négocie d'aller au delà de la lettre expresse de son autorisation, en liant le pape, la Sacrée Congrégation, et l'église catholique romaine en général," toutes choses sur quoi l'autorisation du Père Turgeon garde le silence, il stipule, dans un langage qui a été mal compris et a occasionné beaucoup de commentaires défavorables, que toute convention faite "ne vaudra qu'en autant qu'elle sera ratifiée par le pape et la législature de la province." Le gouvernement de Québec en était venu à la conclusion qu'afin de mettre fin à toutes prétentions possibles, comme il traitait avec un agent dont l'autorité était limitée, il fallait la ratification du principal, et il semblerait que cette précaution, qui paraît être ni déraisonnable ni sans nécssité, a été prise, non pas en *faveur* d'un potentat étranger, comme certaines personnes ont supposé, et non parce qu'on reconnaissait au pape un droit civil sur cette propriété, mais pour prévenir toutes nouvelles prétentions que ce soit, sous des noms différents de ceux auxquels on avait déjà eu affaire. C'est pour la même raison qu'il fût proposé que le montant de la compensation resterait entre les mains du gouvernement provincial en dépôt spécial jusqu'à la ratification par le principal du Père Turgeon, c'est-à-dire le pape, et jusqu'à ce que le pape ait fait connaître sa décision quant à la distribution, entre les prétendants, de la somme dont il serait convenu. M. Mercier stipule que la compagnie des jésuites recevrait l'intérêt de ce dépôt à quatre pour cent à compter du jour de la signification au secrétaire de la province, de l'acte du pape confirmant l'arrangement, jusqu'au paiement du capital. Il stipule de plus que la loi qui ratifierait ces conventions contiendrait un article décrétant qu'à l'occasion de ce règlement, la minorité protestante dans la province, recevrait "une allocation proportionnée à une importance numérique en faveur de ses œuvres d'éducation."

"Le 8 mai 1888, le Père Turgeon répondait au premier ministre qu'il acceptait ces bases de règlement.

Suivit une continuation de la correspondance, dans laquelle le Père Turgeon suggère le montant de la compensation que devrait accorder le gouvernement provincial, et le 4 juin 1888 le premier ministre répondait à ceci qu'il ne pouvait pas dépasser $400,000, et la concession de la commune de Laprairie, qui faisait partie des biens de l'ancienne communauté.

Le 8 du même mois le Père Turgeon acceptait ces offres.

Le premier ministre de Québec, en défendant le bill dans la législature, expliquait comme suit la prétendue reconnaissance du pape, que la correspondance semblait contenir :—

"S'il y a la moindre objection sérieuse, elle peut disparaître, parce que c'est nous, les ministres, qui avons exigé cela, afin de ne pas donner d'effet à la transaction sans que l'autorité religieuse, dans la personne du pape, l'ait sanctionnée. Et on comprend pourquoi. Dans tous les traités importants qui se font par des mandataires, ratification doit être faite par le principal, c'est-à-dire par le mandant. Ainsi, par exemple, prenons ce qui me regarde personnellement, ce qui regarde les ministres,—qu'est-ce que l'on déclare dans les résolutions dans les lettres? C'est que la transaction ne vaudra rien si elle n'est pas sanctionnée par la législature. Eh bien! le révérend père Turgeon, qui a été chargé par le saint-siège de régler cette question avec nous, n'est qu'un mandataire, un procureur. Et pour qu'il n'y ait pas de malentendu, que la transaction soit finale, que le règlement ne puisse plus être discuté par les autorités réligieuses, nous exigeons que le pape ratifie l'arrangement. Il ne s'agit pas de faire sanctionner la loi par le pape. Il ne peut pas jouer

sur les mots. La loi sera sanctionnée par le lieutenant-gouverneur. Et elle aura un effet dans les limites de la convention. C'est-à-dire, M. le président, que si le pape ne ratifie pas l'arrangement, il n'y a ni intérêt ni capital de payé, mais alors nous dirons aux autorités réligieuses : " Vous avez nommé un agent pour régler la question, nous nous sommes entendus, et si vous ne ratifiez pas l'acte de votre mandataire, c'est votre faute, car nous, les habitants de la province de Québec, par les autorités constituées, nous avons fait notre part, nous avons tenu notre promesse. L'on comprendra, j'aime à le croire, l'importance de la précaution que nous avons prises. Mais encore une fois, s'il y a objection sérieuse à cette partie-là, il est bien facile de s'entendre. Mais alors il faudra bien mettre quelque chose d'équivalent à la place. Qu'est-ce que nous mettrons ? Il faudra pourtant mettre quelque chose qui dise que la transaction ne vaudra que lorsque le pape l'aura ratifiée. Eh bien, M. le président, nous avons dit le pape avec intention. Nous n'avons pas dit la Congrégation de la Propagande. Nous n'avons pas dit le secrétaire d'Etat. Nous avons dit le pape. Nous voulons que la ratification soit donnée par le chef de l'église, afin que tous les intéressés soient liés."

La correspondance et les négociations commentées ci-dessus sont la cause de l'objection que l'on fait, savoir, que le statut " reconnaît au pape le droit de prétendre que son consentement était nécessaire pour donner à la législature le droit de disposer d'une partie de domaine public." Après avoir exposé ce que je crois être la véritable interprétation de la correspondance et des termes y employés, eu égard aux circonstances environnantes, et après avoir exposé ce que j'en crois être la partie légale et véritable, il me reste à examiner comment cette correspondance et les termes y employés, qui ont soulevé des commentaires hostiles en dehors de la province de Québec, peuvent affecter la valité de l'acte dont il s'agit. On peut dire à bon droit que les expressions que l'on interprête comme reconnaissant un droit au pape relativement au domaine public, ne constituent pas un élément essentiel de l'acte, et n'affectent aucunement sa validité, ni ne justifieraient son désaveu. Si l'on se reporte aux dispositifs du statut, on voit que cette correspondance préliminaire n'est mentionnée que dans le premier article, qui se lit comme suit :—

1. Les conventions susdites, arrêtées entre le premier ministre et le très révérend Père Turgeon, sont ratifiées par les présentes et le lieutenant-gouverneur en conseil est autorisé à les mettre à exécution dans leur forme et teneur. "

On verra donc que parmi toute les matières qui composent le préambule de cet acte, il n'y a de ratifiées et, conséquemment, de formant parti essentielle du statut, que les conventions arrêtées entre le premier ministre et le très rév. Père Turgeon. Ces conventions sont contenues dans la lettre du premier ministre de Québec, en date du 1er mai 1888, celle du Père Turgeon, du 8 du même mois, celle du premier ministre du 4 juin 1888, celle du Père Turgeon du 8 du même mois, et celle du premier ministre du même jour, et dans les pièces légales qui s'en suivirent pour donner effet au règlement. Toutes les autres choses mentionnées dans le préambule du statut sont étrangères à celui-ci.

Elles ne sont aucunement confirmées par l'acte en question, et tout ce qu'on peut en dire c'est que l'acte relate que cette correspondance a eu lieu. Parmi les documents qu'on peut énumérer comme ne contenant rien d'affectant la validité de l'acte, où qui ne sont aucunement affectés par l'acte, sont ceux qui contiennent les expressions qui ont soulevé le plus de critique et d'opposition—comme, par exemple, la lettre du premier ministre au cardinal Simeoni, en date du 17 février 1888, dans laquelle le ministre mentionne que le cardinal Simeoni dans une dépêche au cardinal Taschereau, avait informé ce dernier "que le Saint-Père se réservait de régler lui-même la question des biens des jésuites." C'est dans la même pièce que le premier ministre demande au cardinal Siméoni s'il voit quelque objection sérieuse à ce que le gouvernement vendit ce terrain en attendant le réglement final de la question des biens des jésuites." C'est aussi dans la même lettre que le premier ministre disait que " le gouvernement considérerait le produit de cette vente comme un dépôt spécial dont il serait disposé plus tard, suivant les conventions qui seraient arrêtées entre les parties intéressées avec la sanction du saint-siège." Il en est ainsi aussi de la

dépêche du cardinal Simeoni au premier ministre de Québec, dans laquelle il est dit que le Saint-Père "a daigné accorder la faculté de vendre le terrain qui appartenait aux Pères Jésuites avant la suppression", à condition "que la somme qui en sera retirée soit déposée et laissée à la libre disposition du saint-siège." Il en est ainsi encore du télégramme du cardinal Simeoni, en date du 24 mars 1888, dans lequel le cardinal se servait des termes : "Pape permet que le gouvernement conserve le produit de vente terrain jésuites, dépôt spécial," etc.

On peut donc dire avec droit que même si les expressions auxquelles on a fait gravement objection avaient le sens qu'on leur attribue, savoir, que M. Mercier y reconnaissait au pape le droit de prétendre que le consentement du saint-siège "était nécessaire pour donner à la législature provinciale le droit de disposer d'une partie du domaine public", il eût été impossible de désavouer l'acte pour la raison que pareille correspondance avait eu lieu, et que pareilles expressions avaient été employées, quand l'acte ne faisait que relater les faits qui s'étaient passés, et ne contenait aucune ratification expresse de ce à quoi on objecte.

Désavouer cet acte pour ces raisons, c'eût été désavouer une loi du ressort de la province, sous prétexte que l'acte était *ultra vires* pour avoir simplement relaté certains faits qui sont indubitablement arrivés.

En amplifiant l'objection à la quelle je réponds ici, on a prétendu qu'en reconnaissant au pape du droit de prétendre que son consentement était nécessaire, on reconnaissait la suprématie du pape, et on niait la suprématie de Sa Majesté, en même temps qu'on admettait que la législature d'une des provinces de Sa Majesté ne pouvait remplir sa mission qu'en faisant sanctionner ses actes par le pape; mais au risque de répéter l'argument dont je me suis déjà servi relativement à la véritable interprétation de la correspondance citée dans le préambule, il faut répondre que les prémisses n'entraînent aucune de ces conséquences.

Le premier ministre de Québec était en face d'objections et de protestations qui avaient empêché la vente de certaines parties du domaine public. Il négociait pour obtenir le consentement de celui qui, du choix de tous les prétendants rivaux, avait le pouvoir de prononcer entre eux, et de les engager à retirer leurs prétentions ou de les modérer; le ministre avait pour but l'extinction non pas de droits, mais de prétentions à une réintégration ou à une compensation, et son gouvernement ainsi que la législature considéraient à propos de mettre fin à ces prétentions pour arriver à une vente avantageuse des biens en question. Il n'y a certainement là rien de dérogatoire à la suprématie de Sa Majesté comme chef de son église. Il n'y a assurément là rien de dérogatoire à la suprématie de Sa Majesté comme souveraine de la province. Il n'y avait pas de contravention contre cette suprématie à ce que l'on donnât une compensation pour ce que la législature considérait comme un droit moral, relativement à des biens qui ayant été dévolus aux prédécesseurs de Sa Majesté, ont été, par les prédécesseurs de Sa Majesté, cédés à la province.

Il vaudrait autant dire qu'il est contraire à la fidélité due au souverain, et dérogatoire à sa suprématie, que d'avoir des doutes sur la validité des titres d'une partie du domaine public qu'une colonie acquiert du gouvernement impérial. Les négociations ne vont cependant pas jusque là. Il y est expressément dit que le titre n'est pas en question, et qu'il ne s'agit que d'obligations morales.

Il semble qu'il n'y a pas besoin de dire que les gouvernements des possessions britanniques, et que le gouvernement même de Sa Majesté, ne regardent pas les obligations morales, en matière de domaine public, ou en matière de biens échus à la couronne par droit de confiscation ou par déshérence, comme incompatibles avec la suprématie et les droits souverains de Sa Majesté. Quant à ce qu'il peut y avoir d'objection à ce que le pape soit considéré comme ayant droit de faire la distribution de la compensation accordée, il paraît impossible de regarder la chose comme dérogatoire à l'autorité, la dignité ou la suprématie de Sa Majesté. C'était matière d'absolue indifférence au gouvernement et à la législature de la province, et qui n'a absolument rien à faire avec aucune considération des droits et de la suprématie de Sa Majesté, que la répartition de la somme à payer en compensation. La seule chose qu'il était nécessaire pour le gouvernement, dans l'intérêt de la province, de sauve-

garder, c'est que lorsque cette somme serait payée toutes les réclamations fussent éteintes, et ceux qui agissaient dans l'intérêt de la province pensaient sans doute que le meilleur moyen d'y arriver était de traiter avec celui qui, du consentement des parties intéressées, avait l'autorité voulue pour mettre fin à ces prétentions et pour régler toute question concernant la répartition de la somme accordée.

On remarquera que dans l'objection dont il s'agit ici, c'est plutôt l'opportunité que la validité de l'acte qui est en cause. Le fait est qu'il est difficile de comprendre que cette objection puisse en quelque manière que ce soit affecter la validité de l'acte.

Quand on aura égard aux attributions étendues que l'acte de la confédération confère, et dont quelques-unes ont déjà été énumérées, on verra que, nonobstant les différentes objections que certaines personnes peuvent avoir à l'acte même pour la deuxième raison que l'on invoque contre sa validité, on ne saurait guère trouver sujet d'attaquer l'acte comme étant *ultra vires.*

Il n'est peut-être pas sans importance, dans l'examen de l'étendue des droits et pouvoirs des législatures provinciales, de citer quelques autorités qui se sont prononcées sur les attributions conférées aux colonies par l'acte constitutif de la confédération et autres lois similaires. Par exemple, dans la cause de Harris *vs.* Davies (10 *App. Cases* 279) le comité judiciaire du conseil privé, sous l'empire d'un statut qui ne diffère pas considérablement de l'Acte de l'Amérique Britanniques du Nord, a décidé que :

" La législature de la Nouvelle-Galles du Sud a le pouvoir de rapporter l'acte de Jacques I, et l'avait implicitement fait par la 11e Vic., n° 13, qui, suivant son interprétation véritable, mettait une action pour diffamation de caractère de vive voix sur le même pied, en matière de frais et sous autres rapports, qu'une action pour diffamation par écrit." Le statut de Jacques I avait réglé le montant de frais que le plaideur pouvait recouvrer quand il n'obtenait verdict que pour une certaine somme pour diffamation ; l'acte s'appliquait à la colonie ; la législature passa un acte modifiant ce dispositif. Le jugement de Leurs Seigneuries fut rendu par sir Barnes Peacock, qui s'exprima ainsi : " Leurs Seigneuries sont d'opinion qu'il n'y a pas de raison suffisante pour renverser le jugement de la cour inférieure. Leurs Seigneuries sont d'opinion que la législature coloniale avait le pouvoir de révoquer le statut de Jacques I si elle le jugeait à propos, et sont aussi d'opinion qu'aux termes de l'article premier de la 11e Vic., n° 13, c'était l'intention de la législature de mettre une action pour diffamation de caractère de vive voix sur le même pied, en matière de frais et sous autres rapports, qu'une action pour diffamation par écrit."

Une autre importante décision a été rendue dans *Hodge* vs la *Reine* (9 *App. Cases* 117), dont il est question comme suit dans la décision de *Powell* vs *Apollo Candle Company* (10 *App. Cases* 282), laquelle est elle aussi une décision importante sur le sujet des attributions d'une législature coloniale.

" Deux causes sont venues devant la cour, dans lesquelles les pouvoirs des législatures coloniales, ont été beaucoup discutés, mais ces causes sont trop récentes pour avoir été connues de la cour suprême lorsqu'elle a rendu son jugement. La première est la cause de *Régina* vs *Burah* (3 *App. Casses*, 889), dans laquelle la question se trouvait être de savoir si l'article d'un acte de la législature de l'Inde, conférant au lieutenant-gouverneur du Bengal le pouvoir de déterminer si l'acte, ou partie de l'acte, doit s'appliquer à un certain district, était ou n'était pas *ultra vires.* Le jugement de cette cour rendu par le grand chancelier, declare que la loi est *intra vires*, et le grand chancelier y pose la loi en ces termes : ' La législature de l'Inde a des attri-' butions expressément limitées par l'acte du parlement impérial qui l'a créée, et ne ' peut conséquemment rien faire en dehors des limites ainsi posées à ses attributions ; ' mais lorsqu'elle se restreint à ces limites, elle n'est nullement un agent ou délégué ' du parlement impérial, mais a, et on a eu en vue qu'elle aurait, pleins pouvoirs ' législatifs, aussi absolus et de la même nature, que ceux du parlement lui-même.' La même doctrine a été exposée dans la cause plus récente de *Hodges* vs *la Reine* (9 *App. Cases*, 117), dans laquelle la question se trouvait être de savoir si la législature de l'Ontario aurait ou non le pouvoir de déléguer à une autorité locale—un conseil de commissaire—le pouvoir de passer des règlements au sujet de l'acte des licences

de 1877, de déclarer délits les contraventions à ces règlements, et d'y attacher des peines. Leurs Seigneuries ont déclaré qu'elle avait ce pouvoir. On avait plaidé alors comme on a plaidé aujourd'hui, que la législature locale est dans la position d'un agent ou d'un délégué, et que, d'après le principe *delegatus non potest delegare*, la législature locale doit exercer toutes ses fonctions elle-même, et ne peut les déléguer ou les confier à d'autres. Mais, après avoir relaté que c'était là ce qu'on prétendait d'une part, le jugement continue en ces termes : 'Il semble cependant à Leurs Sei 'gneuries que l'objection ainsi soulevée par les appelants part d'une fausse inter- 'prétation de la véritable nature du vrai rôle des législatures provinciales. Elles ne 'sont en aucune manière les délégués du parlement et n'exerçent pour lui aucun 'mandat. Quand l'acte de la confédération canadienne a édicté qu'il y aurait une 'législature pour l'Ontario, et que l'Assemblée législative de cette province aurait 'l'autorité absolue de faire des lois pour la province et pour des fins provinciales sur 'des matières énumérées à l'article 92, il lui conférait un pouvoir qu'elle exercerait 'non pas par délégation ou comme l'agent du parlement impérial, mais, dans les 'limites prescrites par l'article 92, une autorité aussi pleine et absolue que le parle- 'ment impérial possédait lui-même ou pouvait conférer. Dans ces limites la légis- 'lature locale est suprême et a la même autorité que le parlement impérial.'"

Je pourrais aussi citer la cause *Riel* vs. *la reine* (10 *App. Cases*, 675), dans laquelle a été établi le pouvoir du parlement fédéral de modifier les statuts impériaux au sujet des procès pour délits dans les territoires du Nord-Ouest.

Troisièmement.—On prétend que le statut détourne les biens en question des fins éducationnelles auxquelles ils ont été affectés par la loi.

En premier lieu, il ne faut pas oublier que l'acte ne fait cela ni en termes exprès ni par induction nécessaire.

Il ratifie une convention qui entraîne le paiement de $400,000 et le transfert de la commune de Laprairie. Il porte qu'il sera payé $60,000 aux autorités éducationnelles qui représentent la minorité protestante de la province—et c'est cette somme que le premier ministre de Québec a déclaré lors des négociations être la part à laquelle la minorité avait droit dans ces biens—et il décrète de plus que le reste du produit de ces biens seront appliqués à des fins qu'approuvera la législature. Le paiement des $400,000 en extinction de la prétention des jésuites, et de $60,000 au comité protestant du conseil de l'instruction publique, n'est pas nécessairement fait à même le produit des biens des jésuites. Ces sommes doivent être prises sur les fonds publics à la disposition du lieutenant-gouverneur en conseil. On ne doit pas présumer que si ces biens doivent être considérés comme grevés en faveur de l'éducation, la législature approuvera qu'on détourne les produits de ces biens, et les produits ne peuvent être appliqués qu'à des fins qu'approuvera ci-après la législature.

Comme il a déjà été dit, si la proportion d'argent que doit recevoir la minorité protestante en vertu de cet acte, n'est pas une proportion juste, c'est une à laquelle peut remédier la législature choisie par l'électorat de toute la province, et il peut ne pas être sans importance de remarquer à ce sujet que l'acte a reçu l'approbation unanime des deux chambres de la législature de Québec, dans lesquelles la minorité protestante est représentée par des hommes habiles appartenant à l'un et à l'autre des deux partis politiques.

Même si on avait plus raison que l'on a de prétendre que l'acte détourne certains fonds de l'objet pour lequel ils ont été confiés à la province, il est clairement impossible pour le gouvernement fédéral d'entreprendre, à l'aide de l'exercice du droit de désaveu, de prévenir les emplois fautifs des fonds ou des biens publics, sans s'arroger le pouvoir et assumer la responsabilité d'administrer les recettes et le domaine public des provinces. Entreprendre la tache de surveiller les emplois d'argent des provinces, serait courir le risque d'injustice presque inévitable, à défaut de moyens de comprendre correctement les conditions qui doivent guider les législatures en ces matières. On doit admettre que l'acte de la confédération a mis ces matières sous le contrôle des législatures, qui représentent directement le peuple à l'égard de ces questions, ce que ne fait pas l'exécutif fédéral. Même si l'acte sanctionnait direc-

tement un abus de confiance, il n'en serait pas pour cela en dehors du pouvoir de la législature provinciale, quelque regrettable que son passage pourrait être.

On ne saurait cependant supposer, et cela pour des raisons déjà indiquées, que ce soit l'intention de la législature de Québec de commettre à jamais au moyen de cet acte un abus de confiance relativement à ces biens. D'abord, parce que tous les ans elle a dépensé pour l'éducation, tant en faveur de la minorité que de la majorité, beaucoup plus que ces biens ne sauraient rapporter. Ensuite, parce que l'acte même stipule que la législature devra approuver toute distribution finale du produit de ces biens.

Quatrièmement.—On a encore objecté que la sanction de l'Ontario était nécessaire pour disposer de ces biens comme a fait l'acte. Même si cette objection était de nature à affecter la validité de l'acte, elle ne pourrait guère être soutenue à quelque point de vue qu'on la considère en droit. Elle ne peut être basée que sur l'opinion que la province d'Ontario serait restée en possession d'un certain pouvoir à l'égard de ces biens, ceux-ci ayant été affectés à l'éducation (antérieurement à l'union des provinces) par un statut d'une province dont faisait partie ce qui est aujourd'hui la province d'Ontario. Ces biens sont cependant entièrement compris dans la province de Québec. Ils font partie des terres publiques de cette province, et toutes charges dont ils peuvent être grevés sont en faveur de la population de cette province. Ni le gouvernement ni la législature de l'Ontario n'ont jamais émis la moindre prétention à ces biens, ni réclamé le moindre droit d'intervention à leur sujet, et ni le gouvernement ni la législature n'ont aucunement appuyé cette objection. Il paraît donc tout à fait clair que non seulement la province d'Ontario n'a aucune prétention à ces biens, mais que sa législature n'aurait aucun droit de passer un acte à leur sujet, vu que l'objet de pareil acte serait en dehors de cette province.

Le statut de Québec paraissant donc clairement se trouver dans les limites des attributions de la législature qui l'a passé, le gouvernement du Canada a jugé de son devoir de ne pas exercer le droit de désaveu à son égard. Passer l'acte en jugement sous le rapport de son opportunité, sans égard à sa validité, c'eût été assumer la responsabilité d'un exercice d'autorité en matière provinciale sous le contrôle de la législature, et sur laquelle celle-ci s'était unanimement prononcée après des années d'attention portée au sujet, et c'eût été susciter un profond ressentiment chez la population de la province.

Après un délai de près de six mois, pendant lequel les protestations contre le bill ne semblaient être que pour la forme, et les esprit n'étaient aucunement soulevés, Son Excellence reçut le conseil de signifier au lieutenant-gouverneur de Québec que l'acte en question, de même que plusieurs autres de la même session, serait laissé à son cours. Alors commença l'agitation pour le désaveu. Une résolution à cet effet fut proposée en Chambre des Communes et reçut 13 voix sur une chambre de deux cent quinze membres. On présenta aussi des pétitions à Son Excellence demandant l'exercice du droit de désaveu.

Il y a grandement lieu de douter si même le *pouvoir* de désaveu existe encore, après que le gouvernement de Son Excellence a fait son choix et décidé que l'acte sera laissé à son cours, et en a informé le gouvernement provincial; mais il est assurément évident que, même si ce pouvoir existait encore, il serait contraire à tous les usages constitutionnels que l'acte fût désavoué après pareille décision solennellement et formellement communiquée. Les inconvénients d'un pareil procédé seraient extrêmes. Nul acte provincial—même à l'effet de constituer une compagnie—de construire un chemin de fer—de faire un emprunt—de transférer une propriété, ou à quelque fin que ce soit, ne saurait être mis à exécution avec sûreté avant l'expiration du délai d'un an à compter du jour où il aurait été transmis au secrétaire d'Etat pour le Canada, même quand Son Excellence en conseil aurait déclaré qu'il ne soulève aucune objection, de peur que dans le cours de l'année il se présentât quelque considération qui le fît désavouer. Le bill même des subsides d'une province ne saurait être mis à exécution sans danger avant l'expiration de l'année, et alors les crédits seraient éteints.

Le gouvernement qui, après mûre considération, est arrivé à la conclusion que l'acte était de la compétence de la législature qui l'a passé, et a fait connaître que l'acte serait laissé à son cours, a été invité à contester la validité de l'acte devant les tribunaux, et particulièrement devant le comité judiciaire du Conseil privé.

Il a semblé aux ministres de Son Excellence qu'en agir ainsi à l'égard d'un statut qu'ils considéraient être de la compétence de la province qui l'a passé, serait un procédé des plus hostiles envers cette province et des plus imprudents, vu les relations qui doivent exister entre les autorités provinciales et fédérales, et que ce serait une immixtion vexatoire dans les affaires de la province.

Ils ont en conséquence refusé de recommander qu'il fût encouru aucune dépense en litigation sur le sujet contre le gouvernement de Québec, et ils sont d'opinion qu'il n'est pas de leur devoir d'entreprendre pareille litigation, et que l'acte est tellement de la compétence de la législature de Québec, que pareille litigation ne saurait avoir aucune chance de succès.

De plus, après le vote expressif de la Chambre des communes sur la résolution relative au désaveu, ce serait de la part du gouvernement un défi à l'opinion de la chambre, exprimée si énergiquement, que d'entreprendre de contester devant les tribunaux la justesse de la décision prononcée par ce vote.

On a aussi prétendu que Son Excellence devait désavouer le statut en question comme n'étant pas conforme aux dispositions de l'article 93 de l'acte de la confédération. Cet article donne aux législatures provinciales le pouvoir de faire des lois relatives à l'éducation, mais porte que ces lois ne devront préjudicier à aucun droit ou privilège conféré par la loi lors de l'union, ou qui pourra être conféré plus tard par la législature de la province, à quelque classe particulière de personnes, relativement aux écoles confessionnelles.

Ce statut n'est cependant pas nécessairement un statut relatif à l'éducation. On ne peut dire qu'il préjudicie à aucun droit d'écoles confessionnelles, ou à aucun droit ou privilège de quelque "classe particulière de personnes dans la province" relativement aux écoles confessionnelles. Les biens des jésuites n'ont certainement jamais été grevés en faveur d'écoles de cette nature, bien que parties de leurs produits aient tous les ans été distribuées à des écoles de toutes les confessions.

Il n'est pas nécessaire de répéter à ce sujet ce qui a déjà été dit en réponse à l'objection qui veut que le statut soit la sanction d'un abus de confiance, mais l'argument employé en réponse à cette dernière objection s'applique également à celle qui m'occupe en ce moment.

Depuis la discussion qui a eu lieu dans la Chambre des communes, il a été soulevé une question qui touche plutôt l'efficacité du statut que sa validité. On prétend que la législature ne pourra atteindre son but parce que l'allocation est faite à la Société des Jésuites constituée en corporation dans la province de Québec. L'acte constitutif de la société est ci-annexé.

Cet acte constitutif ayant été il y a longtemps laissé à son cours sans objection, le gouvernement fédéral a considéré qu'il n'a rien à faire avec cette considération, et il a en conséquence refusé de demander au gouvernement de Sa Majesté de soumettre au comité judiciaire du Conseil privé aucune question à cet égard. Les doutes qu'on exprime sur l'efficacité de l'acte se rattacheraient à ce que la légslature aurait outrepassé ses attributions en constituant civilement les jésuites en 1888. Ceux qui émettent cette opinion prétendent qu'en conséquence de vieilles lois anglaises contre les jésuites, il est impossible pour une législation coloniale de donner des droits civils aux membres de cette société, ni même de reconnaître leur présence dans le pays. Tel n'est pas l'avis des ministres de Son Excellence. Vu les privilèges étendus conférés à diverses époques aux différentes colonies, y compris le Canada, dans le sens de la liberté de se gouverner elles-mêmes, et vu surtout les pouvoirs conférés par l'Acte de la Confédération de 1867, le gouvernement de Son Excellence croit qu'il est clairement dans les limites des attributions de chacune des législatures de faire des lois sur pareil sujet, même si elles sont en contradiction avec les vieilles lois relatives à la religion ou qui se rattachent de quelque façon à la religion. A cet égard, les décisions déjà citées dans le présent mémoire, relativement au pouvoir de

modifier ou de rapporter des lois impériales s'appliquant aux colonies, peuvent encore être invoquées.

La question à laquelle je réponds implique que les vieilles lois anglaises au sujet des jésuites fait partie de la constitution des provinces. S'il en était ainsi on pourrait répondre que, selon les termes de l'acte de la confédération, la législature a le pouvoir, dans chaque province, de modifier la constitution de la province, mais la théorie invoquée dans cette objection repose sur une notion peu exacte de la constitution.

On est allé même dans cette direction jusqu'à affirmer qu'une législature provinciale n'a pas le droit de passer des lois incompatibles avec les vieilles lois relatives à l'exercice de la religion, qui n'ont jamais été rapportées, bien qu'elles soient depuis longtemps tombées en désuétude. Ce n'est cependant pas l'opinion du gouvernement de Son Excellence, non plus que celle de la grande majorité de ceux qui ont enregistré leurs votes sur la résolution présentée à ce sujet dans la Chambre des communes à la dernière session.

Le libre exercice du pourvoir de régler les droits civils du peuple, et le plein exercice des amples pouvoirs de gouvernement conférés par l'acte de la confédération, seraient presque sans valeur s'ils ne devaient pas aller au delà des limites imposées par des lois du parlement de la Grande-Bretagne, qui depuis de nombreuses années sont considérées comme restreignant trop la liberté pour être mises en pratique dans le Royaume-Uni, et qui n'ont certainement pas pu, en aucun temps depuis un siècle, avoir aucune application dans les colonies.

Acte incorporant la Compagnie de Jésus, ch. 38, province de Québec.

(*Sanctionné le* 18 *mai* 1887.)

Attendu que les révérends pères de la compagnie de Jésus ont demandé d'être constitués en corporation, et attendu qu'il est à propos de constituer cette communauté religieuse en corps public, comme les autres communautés religieuses de cette province; A ces causes, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement de la Législature de Québec, décrète ce qui suit:

1. "La Compagnie de Jésus" sera une corporation composée des Révérends Pères Henri Houdon, Adrien Turgeon, Léonard Lemire, Georges Kenney, Arthur Jones, et de toutes les personnes qui font partie et qui feront à l'avenir partie de cette compagnie, conformément à ses règles, statuts et règlements.

Elle aura, sous le nom ci-dessus donné, succession perpétuelle.

Elle aura droit d'avoir un sceau commun, altérable à sa volonté, et d'ester en justice de la même manière que toute personne peut le faire.

Elle pourra posséder, accepter et acquérir, par tout titre légal, des propriétés mobilières et immobilières, qu'elle pourra vendre, aliéner, hypothéquer, céder, louer, transporter, échanger, ou dont elle pourra disposer autrement à quelque titre que ce soit, pourvu toutefois que le revenu annuel des immeubles possédés par la compagnie pour des fins de revenu dans aucun diocèse, n'excède pas trente mille piastres.

2. La corporation n'aura pas le pouvoir de posséder et maintenir, en vertu du présent acte, des établissements d'éducation ailleurs que dans les archidiocèses de Montréal et d'Ottawa, et dans le diocèse des Trois-Rivières.

3. Cette corporation sera gouvernée selon ses règles de communauté, et elle aura le droit de faire et passer des règles et règlements concernant l'administration des biens, la direction, la régie interne, l'élection, le nombre et le pouvoir des officiers et des directeurs, l'admission et la sortie des membres, et généralement tous règleglements en rapport avec les fins de la corporation.

4. Le siège corporatif de la corporation sera en la cité de Montréal.

Un autre endroit de cette province, dans les limites actuelles des archidiocèses de Montréal et d'Ottawa et du diocèse des Trois-Rivières, pourra être choisi plus tard par règlement de cette corporation.

5. Cette corporation pourra nommer des officiers, procureurs ou administrateurs, et définir leurs pouvoirs.

Les signatures du supérieur de la compagnie en cette province ou du procureur de son établissement principal, suffiront pour toutes les affaires légales.

6. Le présent acte viendra en force le jour de sa sanction.

RÉPONSE

(72)

A un Ordre de la Chambre des Communes, daté le 12 février 1890 :—Pour un relevé faisant connaître les navires qui depuis 1868 ont fait naufrage dans le golfe Saint-Laurent, sur les côtes de l'Atlantique et dans la baie de Fundy, par suite des marées, courants et brouillards,—leur tonnage, et les détails que le gouvernement peut avoir en sa possession au sujet des causes et de l'importance des pertes.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Ottawa, 14 mars 1890.

Liste des navires qui depuis 1868 ont fait naufrage dans le golfe Saint-Laurent, sur les côtes de l'Atlantique et dans la baie de Fundy, par suite des marées, courants et brouillards.

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1868.				
G. R. C.	87	Ile aux Eglantiers, baie de Fundy	Ignorance de la marée	
Superb	130	Andrew's-Head, N.-E.	Echoué, brouillard	Erreur de calcul.
J. K. Kenny	55	Ile aux Eglantiers, baie de Fundy	Forte marée	
Lillie	287	Ile Pomket, N.-E.	Tempête de neige	Feux mal compris par le capitaine.
Mavourneen	619	Grand-Manan, baie de Fundy	Brouillard	
Gazelle	31	Cap George, N.-E.	Neige	Chassé à la côte pour sauver corps et biens.
1869.				
Simonds	1100	Ile Bonaventure, g'lfe St-Laurent	Fort courant	
Litds Kalf		Cap Rosier	Marée et grosse mer	
James	16	Récif au large de Dover	Brouillard	Gros brouillard et fort courant de l'ouest.
Anna Mitchell	93	Ile Verte, N.-E.	Courant et marée	
Mary	71	Rivière Blanche	Fort courant	
Princess Royal	263	Petit Métis	do	
Imperial	1389	Récifs de Muir	Brouillard	
Debonnaire	95	Récif du Goëland, Grand-Manan	do	
1870.				
Charlotte	118	Au large de l'île Verte	do	
Devonshire	858	Ile Saint-Paul	Brouillard épais	Partielle.
Emma	56	Havre de Saint-Jean	Brouillard	do
St. Claire	318	Baie Plaisante	do	do

LISTE des nav. qui dep. 1868 ont fait naufr. dans le golfe St-Laurent, etc—*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1871.				
Charles Albert	200	Rocher Goëland, baie de Fundy.	Brouillard	Totale, $ 8,000
Clutha	1065	Anticosti	Courants inconnus	do
E. McNeil	461	Récif de Ganmon, N.-E	do	do 20,000
Kate Smith	409	Havre du Petit Œuf, N.-E	Tempête de neige	do
Minerva	1364	Ile Saint-Paul	Brouillard	do
Nova Scotian	50	Ile du Flétan	do	
St. Peter	164	Tilbury-Head, C. B	do	Totale, 3,500
Una	216	Rocher Rouge	do	do 10,000
1872.				
Agenora	398	Ile de la Meule	Courants inconnus	Totale, 17,000
Adalia	958	Ile Saint-Paul	Brouillard	do 150,000
Boys	67	Ile au Sable	do	do 4,000
Cordelia	881	Ile Scattarie	Courants inconnus	Totale, 18,000
Emperor	1600	Seal Rocks, Maine	Fort courant	do 41,200
Edith Emily	1120	Pointe des Monts	do	do 45,000
Gracie	461	Ile au Basque, Saint-Laurent	Brouillard	Partielle, 5,000
Glendon	175	Havre de Musquash, B.F	do	do 7,200
Henrietta	30	Ile Blanche	do	
J. B. Amiro	52	Cove Ledge, N.-E	do et courant	Partielle.
Lake Huron	820	Anticosti	do do	Totale, 23,000
R. B. Pattison	156	Ile de l'Epinette Blanche	do do	Partielle, 525
1873.				
Atlantic	2376	Marr's-Head, N.-E	Etat anormal du courant	Totale, 550,000
Betty	694	Anticosti	Brouillard	Partielle.
Beta	152	Ile Scattarie	do	do
City of Washington	1951	Barre du Rocher au Goëland, N.-E.	Forts courants vers la terre	Totale, 450,000
China	813	Banc Saint-Pierre	Brouillard	Partielle.
G. F. Baird	94	Ile Bliss, N.-B	Tempête de neige	do 4,000
Gaspé	232	Ile Miquelon	Brouillard	Totale, 18,000
H. V. Cranwell	154	Grand Manan, N.-B	do et courants inconnus	do 4,500
Humbleton	420	Ile au Sable	Brouillard	do 16,000
J. S. Smith	396	Ile à la Vase, N.-E	do	Partielle, 3,000
La Impératrice	40	Havre de Malpec, I.P.-E	Courants	do 800
Linga	200	Campobello, N.-B	Tempête de neige	Totale, 15,700
M. B. Nickerson	172	Ile de Bald Tusket, N.-E	Brouillard épais	Partielle, 4,500
Merriam	250	Grand Manan, N.-B	Brouillard	Totale, 35,000
Maryland	197	Marie-Joseph, N.-E	do	do 4,000
Merritt	980	Iles de la Madeleine	do	do 10,000
Miramichi	491	Ile Verte, fleuve St-Laurent	do	do 15,000
Medway	1846	Récif de Ferrule	do et forts courants	do 200,000
Magaguadavic	311	Grand Manan	Tempête de neige	do 11,000
M. R. McKenzie	56	Pointe du Chêne, N.-B	do	Partielle.
Maria Catharina	88	Bouctouche, N.-B	do	
Ocean Pearl	960	Ile d'Anticosti	Brouillard	Partielle, 800
Queen of the Clyde	1045	Ile Verte, Belle-Ile	Courants inconnus	Totale, 20,000
Reaper	183	Ile Scattarie	Fort courant et brouillard	do 16,000
Sea View	87	Ile au Boulanger	Brouillard	do 2,000
Sebastopol	171	Ile au Homard, N.-E	Tempête de neige	Partielle, 1,500
Wm. Welsh		Ile Verte, N.-E	Brouillard	Totale.
Will of the Wisp	26	Ile Spencer, N.-B	do	do 350
Wyoming	2415	Ile au Sable	do	Partielle, 2,000

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc—*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou tolale.
1874.				
A. E. Lane	55	Anse de John. Yarmouth, N.-E.	Tempête de neige	Totale, £ 2,000
Alert	315	Ile du Portage, N.-B.	Brouillard et tempête	do 7,800
Annie W. Goddard	358	Cap Sable, N.-E.	do do	Partielle, 300
Achates	267	Ile aux Béliers, N.-E.	Brouillard	Totale, 12,000
Calista Haws	1124	Frappé une banquise	do	Partielle, 8,000
C. Harrison	530	Baie Aspy, C.-B.	do	Totale, 16,000
Chili	649	Cap Escuminac, N.-B	do et tempête	Partielle, 8,000
Coronella	142	Ile aux Eglantiers, baie de Fundy	Brouillard	do 100
Dauntless	1050	Anticosti	do et courants inconnus	Totale, 15,000
Good Intent	65	Main-à-Dieu, C.-B.	Tempête de neige	do 1,200
Gladstone	360	Ile de Sable.	Brouillard	do 14,000
Geo. Walker	372	Iles Tusket	do	Partielle, 2,000
G. S. de Forest	75	Havre de Saint-Jean	Courant	do 150
Highlanedr	447	Ile de Sable	Brouillard	Totale, 9,000
Harvest Home	380	Iles de la Madeleine	do	do 1,200
Iza	280	Whitehead, N.-E	do	Partielle, 1,000
Juliet	145	Digby Neck, N.-E	Courant de marée	Totale, 5,000
J. L. Cotter	139	Au large du ph. Lunenberg, N.-E.	Brouillard (abordage)	Partielle, 2,500
Levi Hart	407	Ile Bliss, baie de Fundy	Tempête de neige	do
Langan	707	Anticosti	Brouillard	Totale, 26,000
Louise	57	Cap Jourimain, N.-B	Tempête de neige	Partielle, 3,000
M. Gabriel	65	Baie Mira C.-B.	Brouillard	Totale, 3,100
Minnie Bruce	186	Abandonné	do	do 23,600
Maggie Lauder	997	Anticosti	Fort courant de l'est	do 16,000
Pocahontas	1173	Rocher de Percé, golfe St-Laurent	Temps épais	Partielle, 12,000
Pontecoroo	477	Rencontre d'une banquise	Brouillard	do 4,000
Royal Harrie	483	Negro-Head, baie de Fundy	do	do 3,000
Rover	270	Grand-Manan do	Tempête de neige	Totale, 19,000
Spray Bloom	322	Récifs de Scattarie	Brouillard épais	Partielle, 1,600
Temperance	131	Baie Tor, N.-E.	Tempête de neige	Totale, 2,000
Teaser	166	Récifs de Casca	Courants inconnus	Totale, 5,000
Therese	620	Sandy-Beach, Gaspé	Courant du sud	Partielle, 3,000
Willie Maud	210	Grand-Manan	Tempête de neige	Totale, 14,000
Wallace	59	Passage de Lennox	Fort courant	
1875.				
A. Raymond	195	Ile Blanche, N.-E.	Tempête de neige	do 7,800
Azalia	140	Rose-Head, N.-E	do	Partielle, 6,000
Alhambra	764	Cap Sable, N.-E.	Brouillard	Totale, 70,000
Annie E	149	Havre aux Castors, N.-B.	Tempête de neige	do 6,000
Barbara	109	Anse aux Portugais, N.B	Brouillard épais	do 1,075
Boston	30	Saint-Laurent	Courant	do 300
Calcutta	1428	Iles de la Madeleine	Temps épais et courant	do 70,000
Clara	298	Récif N.E. du phare de Cranberry	do do	do 17,000
C. E. Sears	.....	Cap Enragé, baie de Fundy	Brouillard	Partielle, 6,000
D. Rankine	934	7 m. en am't de Matane, g. St-L.	Courant du sud	Totale, 15,000
Dumbrody	423	Récif du Bras-d'Or, Labrador	do du nord	do 22,500
Elbe	149	Ile de Petite-Espérance, N.-E.	Temps épais	Partielle, 3,400
Ecuador	1059	Ile aux Eglantiers, baie de Fundy	Brouillard épais	do 12,000
Eliada	247	Havre de Québec	Fort courant	do 250
Elizabeth	115	Havre de Charlottetown	Tempête de neige	do 2,800
Farto	152	Ile de Sable	Brouillard	Totale, 4,500
Giant's Causeway	1214	Anticosti	Brouillard et courant	do 24,280
General Wolseley	720	Récif du roch. aux Goëlands, N.-E.	do	do 32,000
Glynwood	92	Port-Joli Head, N.-S.	do	do 4,000
Helen	136	Holystone-Rock, hav. de Halifax	Tempête de neige	do 8,000
Hyack	430	Récif de l'île de Kent, b. de Fundy	do	do 16,100
Irène	823	Cap Chatte, golfe St-Laurent	Courants inconnus	Partielle, 6,000

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.—*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1875.				
Ira	32	Miramichi, N.-B	Neige épaisse	Partielle, $ 400
I. Hayden	241	Baie-Rocheuse, N.-E	Tempête de neige	Totale, 9,000
J. T. Hibbard	145	Meagher's Beach, hav. de Halifax	do	Partielle, 1,000
J. R. Lithgow	110	Ile Verte, N.-E	Brouillard et courant	Totale, 5,000
J. W. Dodge	83	Rocher du Vieillard, N.-E	do	do 6,800
Liberty	575	Frappé une banquise	do	do 10,000
Montana	63	Cap Ste-Marie, N.-E	Temps épais	do 4,000
Martha A	179	Havre de L'Etang, N.-B	Brouillard épais	Partielle, 3,750
Madoc	99	Près du ph. d. l'île à la Croix, N.-E	Tempête de neige	Totale, 5,000
Nyanza	984	Pointe Brême, Terreneuve	Courant et brouillard	do 40,000
Ocean	353	Ile au Caribou, golfe St-Laurent	Brouillard	do 3,500
Oyster Bed Lass	155	Havre de Jones, N.-E	do	do 12,000
Pampero	130	Récif de la b. Mace, b. de Fundy	do	Partielle, 510
Queen of England	1195	A l'ouest de Matane, fl. St-Laur.	Courant	do 5,000
Sabra Moses	695	Cap du Nègre, N.-E	Temps épais	do 18,000
St. Michel	460	Baie de Miramichi	do	Totale, 14,000
Tropic	145	Round Reef, havre de St-Jean	Courant	Partielle.
Union	310	Ile Poffin, N.-E	Brouillard épais	Totale, 6,000
Unexpected	124	Roch.-aux-Phoques, b. de Fundy	Fort courant	do 3,000
Virgo	1141	Ile St-Pierre, Terreneuve	Courant	do 70,000
Wm. Nash	124	Dipper-Harbor, N.-E	Tempête de neige	do 3,500
W. H. Thurston	54	Rocher aux Goëlands, N.-E	Brouillard épais	do 2,760
W. Wallace	61	Havre de Saint-Jean	Tempête de neige	Partielle, 70
1876.				
Abbie Wasson	140	Ile du Meurtre	Brouillard	do 700
Adeline	298	Au sud du ph. de la pointe Eddy	do	
Adela	200	Havre de Woods, N.-E	Marée basse	Totale, 3,000
B. Sonder	100	Ile Scattarie, C.-B	Brouillard	Partielle, 50
Belle O'Brien	1902	Beacon-Bar, St-Jean, N.-B	do	do 4,724
Blooming Belle	15	Passage de Porter, N.-E	do	Totale, 460
Carmenta	199	Ile Saint-Pierre, C.-B	do	Partielle, 6,500
Cycla	567	Ile Plate, détroit de Belle-Isle	do	Totale, 12,670
City of Montreal	1186	Extrém. ouest de l'île Verte	do	Partielle.
Dominion	510	Anse au Sable, baie de Fundy	do	do 400
E. Barabino	737	Cranberry-Head, C.-B	do	Totale, 20,000
Elizabeth	400	Passage de Porter, N.-E	do	do 10,000
Flamborough	456	Au large de l'île Bonaventure	Fort courant	Légère.
Frank	340	Abordage	Brouillard	Partielle, 150
Glenora	263	Gabarus, C.B	do	Totale, 15,000
Grassmere	163	Baie de St. Shotts, Terreneuve	Brouillard et courant	do 7,700
Humber	772	Long.-Pointe, en aval de Matane	do	Partielle, 8,000
Ironsides	1415	Ile de Sable	Temps épais	Totale, 20,000
Ivica	620	Phare de Tabusintac	do	Partielle, 500
Jennie Querole	459	Petite Baie Glacée, C.-B	Brouillard	Totale, 10,000
J. Johnson	64	Abordage	do	do 12,000
Julia Lingley	324	Ile Tusket, N.-E	do	Partielle, 6,946
Kingston	81	Chibouctou-Head, N.-E	Tempête de neige	Totale, 6,000
L. B. McNichols	161	Rocher de Wolve, baie de Fundy	Brouillard	Partielle, 25
Mary	130	Havre de Ketch, Halifax	Tempête de neige	Totale, 10,000
Maria	334	Iles de la Madeleine	Brume et courant	do 18,000
Mabel	359	Abordage	Brouillard	do 7,350
Marchioness of Queensbury	681	Saint-Pierre, Miquelon	do	do 12,000
Neptune	1630	Ile de Sable	do	do 120,000
Norma	561	do	do	do 16,800
Ocean Gem	324	Ile aux Oies, fleuve St-Laurent	Tempête de neige	Partielle, 4,000
Pampero	130	Abordage, baie de Fundy	Brouillard	do 200
Rainbow	36	Récif du cap Sainte-Marie	do	Totale, 2,200
S. N. Colbymere	221	Abordage	do	do 25,000
Sophia	92	Anse Saint-Jean, Yarmouth	do	Partielle, 100
Snow Bird	99	Campobello	do	do 760
Thomas Cochran	627	Ile Scattarie	do	Totale, 2,000

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait naufr. dans le golfe St-Laurent, etc.—*Suite.*

Nom des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1876.				
Urda	318	Iles de la Madeleine	Brouillard	Totale, $ 19,000
Valetta	507	Ile Plate, près de Lavaltrie	do	Aucune perte.
Venture	330	Escuminac, N.-B.	do	Totale, 13,500
Victor	193	Détroit de Canso	do	
W. A. Henry	198	Memory Rock	Courant inconnu	Partielle, 4,000
W	215	Au large de la pointe St-Laurent	Forts courants	do 940
1877.				
Agra	634	Cap Traverse, I.P.-E.	do	Totale, 15,000
British Lion	1049	Anticosti	Brouillard	do 20,000
Beaver	181	Port-Hastings, C.-B	do	Légère.
City of Quebec	707	Ile aux Oies	do	do
Capri	895	Abordage	do	Partielle, 500
City of Green Bay	346	Pots à l'Eau-de-Vie, fl. St-Laur.	do	do 600
Cames	716	Anticosti	Courant	Totale, 15,000
Digby	55	Bord de l'anse Patten	Brouillard	Partielle, 50
Eblana	650	Ile de Sable	do	do 300
Evergreen	106	Ile Verte, baie de Fundy	do	Totale, 4,000
Ella Vose	884	Abordage	do	Partielle.
Gold Hunter	105	Ile aux Eglantiers	do	Légère.
G. S. de Forest	74	Cap Rouge, C.-B	do	Totale, 4,500
Ida	1010	Batt. de Portneuf, fl've St-Laur.	do	Partielle, 1,300
Helene	760	Cap Saint-Esprit, C.-B	do	Totale, 25,000
J. F. Pearson	507	Ile de la Grande Vase, N.-E.	do	do 22,000
I. W. Dean	79	Ile au Renard, baie de Fundy	do	do 3,700
Jesse Hoyt	276	Ile Pasque	do	Partielle, 7,685
Kate Agnes	545	Ile de la Vase Plate	do	Totale, 15,000
Mary George	18	Chignectou	Tempête de neige	do 800
Mary Lucia	79	Barre de Main-à-Dieu	Brouillard	do 1,500
Milo	83	Langue de l'île au Renard, baie Miramichi	do	Partielle, 500
Marion	756	Anse Norman, détr. de Belle-Ile	do	Totale, 15,000
N. K. Clements	459	Abordage	do	do 13,500
Nydia	834	do	do	Partielle, 1,400
Pactolus	556	Au large d'Halifax, N.-E.	do	do 2,000
Pohono	447	Bancs de Terreneuve	do	do 300
Rowena	247	Iles de la Madeleine	do	Totale, 6,000
Swallow	184	Cap Canso	do	do 10,000
Sons	18	Rive de Mispec	do	do 700
Thistle	36	Battures Ste-Anne	do	do 600
Valetta	507	Récif de l'île Madame, fl've St-L.	do	Légère.
W. Crosscup	461	Pte Blanche, près de Louisbourg	do	Totale, 18,000
Wellington	1005	Abordage	do	Partielle, 7,000
1878.				
Adriatic	796	Anticosti	do	do 4,000
Antwerp	573	Au large de l'île aux Eglantiers, Baie de Fundy	do	do 1,200
Addie and Nellie	148	Pointe Hart, Terreneuve	Fort courant	Totale, 6,000
Adria	118	Gannet Rock Ledge	Brouillard et grèle	do 2,764
Alice May	22	Rive de la pte Winning, N.-E.	do do	do 1,600
Amelia	111	Ile Verte, au large du cap Sable.	do et h'ute marée	do 1,200
Alpha	133	A l'est du cap Ray, Terreneuve.	Grosse mer et marée.	do 3,750
Annie B	96	Baie du havre au Navire, N.-E.	Brouillard	do 5,960
A. Carcand	69	Ile Madame, C.-B	do	do 5,800
Barbara	229	Ile Saint-Paul	do	do 10,000
Beta	155	Rose-Head, N.-E	do	Totale, 5,000
B. Hilton	986	Long. 54° O., lat. 44° N.	do	Partielle, 350
B. Barbour	91	Anse à la Baleine, N.-B	do	Totale, 3,500
Blenheim	1307	Bic, fleuve Saint-Laurent	do	do 100,000
Bavelan	1027	Saint-Valier do	do	Partielle.
Carleton	104	Au large d'Arago	Fort courant	Totale, 14,000
Chebucto	802	Havre de Ketch, N.-E.	Brouillard	do 30,000
Canada	779	Récif de l'île Blanche, fl've St-L.	Courant	Partielle, 600

LISTE des nav qui depuis 1868 ont fait naufrage dans le golfe St-Laurent—*Suite.*

Nom des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1878.				
Confederate	221	Au large de l'île aux Eglantiers	Brouillard	Totale, $ 5,435
City of Manitowac	310	Anticosti	do	Partielle, 6,000
Commerce	1297	Au large de Hastings	do	Totale, 117,000
Derwent	986	do de l'île aux Grues, fl'e St-L	do	Partielle, insignif.
D. Malcomson	1213	Grand Manan, baie de Fundy	do	do 1,800
Daystar	46	Rivage de Quaco, N.-B	do	Totale, 500
Eva	499	Golfe Saint-Laurent	do	Partielle, 700
Emma	506	Ile de Sable, N.-E	do	Totale, 20,000
Eveline	779	Lat. 51° N., long. 48° O	do	Partielle, 2,000
England	74	Montréal	Courant	do 250
Glad Tidings	50	Ravin de Shippegan. N.-B	Brouillard épais	do 500
Hebe	748	Sud-ouest de Wolf, b. de Fundy	do	Totale, 13,000
Howard	1046	Rivière Albert, N.-E	Fortes marées	Partielle, 250
Julia Wood	93	Lockport, N.-E	Brouillard épais	Totale, 17,000
J. D. Tupper	289	Port-George, N.-E	Brouillard	do 10,000
Lauretta	342	Tuskar	do	do 12,000
Liffey	845	Musquash, N..B	do	Partielle, 12,000
Lady Head	168	Pointe Jaune, Qué	do	Totale, 40,000
Lizzie & Emma	96	Marie-Joseph	do	Légère.
Mabel	464	Au large de l'île au Phoque, N.-E	do	Partielle, 500
Magnolia	1095	Iles de la Madeleine	do	Totale, 22,000
Mary	215	Au large du bord de Marie-Joseph	do et courant	do 15,400
May	29	Port-Herbert, N.-E	do	do 2,000
North America	174	Rocher du Brésil au large du cap Sable	do	Légère-
Orange	162	Iles Tusket	do	Partielle, 6,000
Prests	623	Baie de Miramichi	do	do 250
Prospérité	269	Ile Tusket	do	Partielle, 1,500
Pathfinder	56	Grande Ile, Terreneuve	do	Totale, 5,600
Pomona	98	Martinicus	do	do 1,000
Quebec	1403	Récif de Sainte-Marie, Labrador	Courant	Légère.
Ranger	70	Rivage de la Nouvelle Riv., N.-B	Tempête de neige	Partielle, 100
R. B. Peake	699	Au large du R. aux Ois'ux, g. St-L	Brouillard	do 1,200
Rockland	237	Saint-Esprit, N.-E	do	Totale, 12,000
Rosa	630	Mille Vaches	do	Partielle, 4,000
Snipe	55	Au large de Petit de Grat, N.-E	Forte marée et br	Totale, 800
Swiftsure	199	Battures occid., Canso, N.-E	Brouillard épais	Inconnue.
Susan	146	Lingan Head, N.-E	Tempête de neige	do
Terzo	1024	Ile Rouge, fleuve St-Laurent	Brouillard	Partielle, 4,000
Vestalinden	459	Pointe Anglaise do	do	do 5,700
Venezia	507	Ile Scattarie	do	Inconnue.
Vandolana	1268	Baie du Renard, Anticosti	do	Légère.
Walton	557	Baie de Fundy	do	Totale, 10,000
Whim	135	Sydney Nord, C.-B	do	Partielle, 4,500
Zerbeno	918	Lat. 47° 50′ N., long. 60° 25′ O	do	do 1,200
1879.				
Atilla	1146	Lat. 46° 25′ N., long. 59° 25′ O	do	do 120
Angus Grant	70	Baie Jordan	do	do 1,500
Annie	1247	Saint-Antoine, fleve St-Laurent	do	Légère.
Bucco	145	Ile Scattarie	do	Partielle.
Cyprus	1392	Anticosti	do	do 8,000
Cybele	1278	Récif de l'île du Lièvre, fleve St-L	do	do
Constantia	684	Escoumains, fleuve St-Laurent	do	do 16,000
Diamond	39	Havre de Saint-Jean	do	do 100
Dauntless	35	Saint-Antoine	do	do 125
Ellida	256	Abordage	do	do 545
Emma	167	Lat. 35° 25′ N., long. 64° 6′ O	do	do 3,000
Elie	121	Havre de Batchewan, Terren'uve	Courant	do 3,500
Enterprise	42	Au large de Sheet dans l'île, N.-E	Brouillard	do 500
Eleanor	899	Lat. 46° 50′ N., long. 58° 30′ O	do	do 4,000
Eliza	199	Anse Carter, N.-E	Tempête de neige	
Eviene	1317	Baie Rouge, Labrador	Brouillard	Totale, 270,000
Fear Not	64	Phare de Musquash	do	do 1,000

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.—*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1879.				
H. H. McAudy	74	Pointe Mistaken, Terreneuve	Brouillard	Totale, $8,500
Harmonic	440	Golfe du Saint-Laurent	do	Inconnue.
Ida	149	Black Rock, C.-B	Tempête de neige	Totale, 1,200
Janie R	44	Havre de Shelburne	do	do 3,900
J. Milbury	1078	Baie Tor, N.-E	Brouillard	do 43,000
J. Wright	419	Cap Wolfe, I.P.-E	do	do 10,000
Juvenile	49	Récifs de Jeddore, N.-E	do	do 3,200
Lotus	829	Ile Shag, Terreneuve	do	do 10,000
Laura	457	Canso, N.-E	do	Partielle, 4,000
Lily	368	Près du Mont Desert	do	do 1,500
Lydia	638	Batt. de Manicouagan, fl. St-L	Neige et brouillard	Totale, 25,000
Melinda Ann	53	Batture de la pointe Verte, N.-E.	Brouillard	Partielle, 600
Milton	1250	Grand Etang, fleuve St-Laurent.	do	Totale, 25,000
Mary, Queen of the Seas.	108	Saint-Antoine, fleuve St-Laurent	do	Partielle, 2,500
M. Octavie	539	do do do	do	do 800
Ocean Gem	51	Whitehead, N.-E	Tempête de neige	Totale, 4,000
Ocean Phantom	589	Anticosti	Brouillard	do 10,000
Pomona	1199	Lat. 46° 42′ N., lon. 59° 18′ W	do	Partielle, 12,500
Polino	524	Ile Saint-Paul	do	Légère,
Pilot	91	Ile Bois, Labrador	do	Totale, 4,000
State of Virginia	2473	Ile de Sable	do	do 625,000
Sparkling Wave	38	Près de Louisburg, C.-B	do	do 2,300
Wide Awake	77	Récif de Chebogue, N.-E	do	Partielle, 300
Wily	13	Ile de Cross, N.-E	Tempête de neige	do 600
Wm. Jenkins	120	Récif de Gannet, Tusket, N.-E	Brouillard	do 7,200
W. T. Harward	667	Ile Tory	do	do 4,000
Zinga	298	Cap Hogan, C.-B	do	Inconnue.
1880.				
Aspotogan	573	Richibouctou, N.-E	Brouillard	Partielle.
Alert	30	Barclay Sound	do	Totale, 6,000
Belona	295	Anse du Rocher-Fendu	do	do 7,000
C. E. Robinson	551	Ile Meeganes, baie de Fundy	Calme et courants	Partielle, 4,500
Ellen C	295	Cap du Nègre, N.-E	Brouillard	Totale, 9,650
Florence C	33	Whitehaven, havre, N.-E	do	Inconnue.
Freedom	152	Baie Saint-Pierre, C.-B	do	Totale, 3,000
Gondolier	1049	Ile de Sable	do	do 71,000
Iona	894	Ile Saint-Paul	do	Partielle, 100
Ideal	65	Rifleman's Reef, I.P.-E	do	do 400
Kate McDougall	196	Havre d'Halifax	do	do
Orion	466	Près de Custer, Maine	do	Totale, 9,000
Reviewer	991	Ile au Havre, N.-E	do	do 25,000
Ripple	29	Au large de l'île du Cap, N.-E	Courant	Inconnue.
Retriever	183	Pointe de la Batture, N.-E	do	Totale, 5,000
Royal Arch	67	Banc de Jumping Jack, N.-E	Brouillard	Partielle, 5,567
Sam Shepherd	283	Récif de la Goélette	do	Totale, 3,000
Saguenay	571	Baie Sainte-Marie, Terreneuve	do	do 20,400
Souvenir	173	Langlade Beach, Miq	do	do 8,000
Waldensian	1407	Près de la Pointe-aux-Trembles.	do	Légère.
1881.				
Ashburne	1613	Mal Baie, Miquelon	do	Partielle.
Argo	91	Ford Bar, Broad Sound	do	do 400
Anna Bel	30	Saint-Pierre Miquelon	Forte marée	Totale, 1,300
Alice Ada	309	Havre au Castor, baie de Fundy	Brouillard	Partielle, 1,500
C. Morris	138	Long Island, Maine	Tempête de neige	Totale, 3,000
C. B. Warren	52	Havre d'Halifax	Brouillard épais	do 2,750
Catherine	294	Cap Nord, I P.-E	Marées	do 4,860
Cyclone	90	Ile aux Eglantiers, Westport, N.-E	Tempête ne neige	do 1,000
D. Campbell	845	Ile aux Perdrix, baie de Fundy.	Brouillard	Partielle, 1,650
Dart	98	Baie de Fundy	do	do 400
Ethel Blanche	398	Rifleman's Reef, I.P.-E	do	Légère.

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.—*Suite.*

Nom des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1881.				
Governor	595	Iles de la Madeleine	Brouillard	Légère.
Happy Home	884	Au large de Yarmouth, N.-E.	Tempête de neige	Totale, $ 25,000
Hope	90	Havre de Lunenburg	Epais et brumeux	do 10,000
John Murphy	1472	Cap Spencer	Brouillard épais	Partielle, 20,840
Jardine Bros	523	Iles de la Madeleine	Forte marée	do 550
Larnax	898	Tangier, N.-E	Brouillard	Totale, 105,000
Linden	913	Ile aux Perdrix	do	Partielle, 5,000
Lartington	1136	Anticosti	do	Totale, 90,000
M. Margrithe	429	Ile Saint-Paul	do	do 4,000
Nellie Brett	725	Red Head, ph. de Shelburne, N.-E	Brouillard	Partielle, 13,000
Nota Bene	50	Ile de Bliss	do	do 400
Avlona	1279	Bateau-phare de la Traverse	Gros temps	do 1,458
V. Amelia	187	North Beach, Richibouctou	do	do 1,650
1882.				
Alice May	56	Tusket, N.-E	Tempête de neige	do 2,500
A. McVicar	116	Jonesport, Maine	Brouillard épais	Totale, 5,000
Algiers	968	Ile Verte, golfe du Saint-Laurent	Courant	Partielle, 12,000
Atlas	616	Batture de Ste Anne, fle've St-L.	Gros temps	do 3,108
Amazon	42	Ile Pudding, N.-E	Brouillard	Totale, 1,500
A. P. Odell	379	Au large de Yarmouth, N.-E	do	Partielle, 500
Alida	556	Pointe Brûlée	do	do 4,000
A. Lawrence	160	Havre de Louisbourg	Br'ld et haute marée.	Totale, 24,000
Bolgeleg	460	Ile de Sable	Brouillard	do 18,000
Coban	683	Est d'Halifax	Gros temps	Partielle, 500
Cupid	650	Batture de Manicouagan	Brouillard	do 10,000
E. Hodgson	38	Havre de Pictou	do	do 20
Effort	110	Près de Canso, N.-E	Tempête de neige	do 1,100
Fanny	299	Rifleman's Reef, I.P.-E	Brouillard épais	do 1,300
Forest	66	Grand-Manan	do	Totale, 1,400
Gem	130	Barre de la baie des Vaches	Tempête de neige	Partielle, 1,000
General Pellisier	162	Ile Madame	Brouillard	Totale, 1,500
Hugh Ross	98	Machias, Maine	do	Partielle, 3,000
Hope	440	Petit-Métis	do	do 3,080
J. L. Crossley	170	Ile à la Vase, Tusket	Brouillard épais	do 2,700
Jardine Brothers	523	Pointe Diamant, île St-Pierre	Brouillard	Totale, 12,600
Lula B	70	Baie de Machias, Maine	do	do 1,490
M. Catherine	87	Au large du cap Ste-Marie, Terr.	do	Partielle, 100
Newport	168	Petit-Manan, Eastport, Me	do	Totale, 3,500
Pioneer	91	Ile aux Phoques	do	do 5,000
R. Leach	88	Ile Bon-Portage	do	Partielle, 2,900
Scud	482	Owen's Reef, havre de Lunenburg	do	Totale, 16,300
A. Brown	132	Récifs de Quaco, baie de Fundy.	Tempête de neige	do 6,500
Cedar Grove	2181	Cap-Canso, Walker's Head	Courant inconnu	do 160,000
C. H. Bishop	81	Havre de Shelburne	Tempête de neige	do 6,500
Corinne	122	Anse Maligne, Pictou	Tempête de neige	Partielle, 2,500
E. Clifton	112	Ile de Petit-Manan	Brouillard épais	Totale, 2,000
Ella	39	Cranberry Head, C.-B	Tempête de neige	do 1,200
Empress	77	Havre de Saint-Jean	Marée	do 500
Landseer	427	Près de New-Brighton	do	Partielle, 1,810
M. Prudentine	68	Codroy, Terreneuve	Temp. de n. et courant	Totale, 1,300
St. John	248	Au large de Mount Desert, Me.	Brouillard épais	do 10,000
Zinga	298	Cap Porc-Epic	Tempête de neige	do 6,500
1883.				
Admiral	508	Ile Sambro	Brouillard	Partielle, 1,500
Adelaide	198	Miscou, Ile, N.-B	do épais	Totale, 10,000
Amaranth	1198	Près de la pointe au Caribou	do et neige	Partielle, 10,000
Annie Maud	447	Anticosti	do	Totale, 16,175
Blomidon	563	Eatonville, N.-E	Marée	do 8,000
Brantford City	1566	Pointe Arnold, N-E	Brouillard épais	do 30,000
Britannia	444	Ile de Sable	Gros temps	do 62,500

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.—*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1883.				
Brothers	537	Cap Sable, N.-E.	Tempête de neige	Totale, $ 10,000
Catherine	197	Whitehead, N.-E.	Brouillard épais	Partielle, 1,000
Cherub	40	Port Mouton Head	Tempête de neige	Totale, 1,800
Clandeboye	872	Au large de l'île à la Meule	Brouillard et courant	Partielle, 3,200
Daylesford	901	Iles de la Madeleine	Brouillard dense	do 250
Edwin	1241	Anticosti	Brouillard	Inconnue.
Emerald	75	Pointe de l'île aux Renards	Tempête de neige	Partielle, 700
Filey	773	Pointe Plate, C.-B.	Brouillard	do 600
Fortuna	135	Langley, Miquelon	do	Totale, 5,000
F. E. Scammell	1349	Brigantine Shoals	do	Partielle, 11,500
G. E. Smith	279	Grand-Manan	do	Totale, 3,500
Glen Dochart	802	Ile Plate, N.-E.	do	Inconnue.
Isabella	198	Ile au Basque, C.-B.	Gros temps	Totale, 8,000
James	31	Au large de Montmorency	Brouillard	do 12,000
John Murphy	1471	Iles Tusket	do	do 40,000
Kezia	141	Ile Roy, Mingonish	Tempête de neige	Partielle, 2,600
Labrador	266	Près de l'île Mingan	Brouillard épais	Inconnue.
Lepreaux	769	Lat. 43° 03′ N., long. 63° 33′ O.	do	Partielle, 800
Lottie	139	Près du phare Pictou	Tempête de neige	do 3,900
Maid of Llangollen	223	Grande Anse, Digby, N.-E.	Brouillard	Partielle, 3,500
Marietta	639	Anticosti	do	
Marion	1227	do	do	Totale, 33,200
Mattie D	110	Chatham	Marée	Partielle, 50
Melicite	1106	Baie Trinité	Brouillard	do 12,000
Maggie	85	Ile au Caribou, Pictou, N.E.	Tempête de neige	do 1,500
Minnie Gordon	640	Cap Nord, I.P.-E.	Epais et brumeux	Totale, 9,000
Nancy	63	Taylor's Head, N.-E.	Rafale de neige	do 1,600
Nelson	289	Anticosti	Courant et brouillard	do 3,400
Neptune	66	Baie Saint-Pierre	Brouillard	Partielle, 500
Ocean Bride	111	Au large de l'île Libby, Me.	do	Totale, 4,500
Only Son	27	Cap Mispec	do	Partielle, 55
Palander	467	Ile Charles, N.-E.	do	do 9,000
Phœnix	197	Havre de Port-Medway	Tempête de neige	Totale, 5,500
Rhiwindda	1329	Baie Tor, N.-E	Courant	do 28,000
Ringleader	119	Cap-Breton	Brouillard	do 3,500
Sailor's Home	93	Havre d'Halifax	Gros temps	Partielle, 600
Silver Moon	57	Guysboro', N.-E.	Brouillard et ouragan	Totale, 3,800
Solaris	219	Baie Chedabouctou	do	Partielle, 1,000
Swan	92	Pointe Michean, C.-B.	Gros temps	Totale, 3,300
Trial	43	Battures de Petipas	Brouillard	Partielle, 700
Valetta	507	Ile du Port-Mouton, N.-E.	Courant	Totale, 45,000
Viking	1685	Anticosti	do	do 70,000
Wm. Yeo	756	Cap Sainte-Marie	Brouillard épais	Partielle, 2,550
1884.				
Acuba	1194	Havre au Navire	Brouillard	do 30,000
Amsterdam	3000	Ile de Sable	Courant	Totale, 440,000
C. R. C.	248	Canso	Brouillard	Partielle, 8,000
Colonsay	715	Côte de la Nouvelle-Ecosse	Courant	do 5,000
Cora	233	do	Brouillard	Totale, 9,000
Clara Rodgers	121	Sheet-Harbor, N.-E.	Courant	do 4,900
Ethel Emerson	176	Côte de la Nouvelle-Ecosse	Brouillard	do 8,500
Eliza	205	do	do	do 1,400
Elizabeth Jane	131	Iles Mingan	Courant	do 5,000
Fylgia	963	Percé	Brouillard	Inconnue.
Freddie D	90	Cap Enragé	do	Partielle, 1,700
Grey Parrot	97	Schooner Pond, C.-B.	Courant	do 1,500
Glad Tidings	75	Récif de Bunker, Me.	Brouillard	Totale, 3,500
Inveralt	841	Ile Pictou	do	Inconnue.
Jumbo	51	Pointe de Beeton	do	Partielle, 2,325
J. F. Whitaker	210	Ile aux Oies, Nouvelle-Ecosse	do	Totale, 24,000
J. Wesley	45	Ile du Diable, Halifax	do	do 1,000
K. Wilson	85	Pointe McMillan	Courant	Partielle, 900

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.—*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1884.				
Kingbird	147	Cap Spear	Courant	Totale, $10,000
Lincoln City	1750	Guysboro	Brouillard	Partielle, 2,000
Landseer	427	Côte de l'Atlantique	Courant	Totale, 20,000
Lottie E	167	Cranberry Head	do	Partielle, 2,500
Moselle	139	Anse au Hareng	Brouillard	do 800
Newcastle City	1384	Ile de la Petite Espérance	do	do 8,000
Oikaze	119	Country Harbor	do	Totale, 800
Rothesay	148	Scattarie	do	do 17,000
Sea Breeze	189	Grand-Manan	Tempête de neige	do 6,200
State of Maine	1145	Pointe Lépréaux	Brouillard	Partielle, 61,000
Sea Nymph	43	Rocher au Phoque	do	do 316
Victor	128	Grande Rivière	do	Totale, 2,000
Veloz	54	Matinicas	do	do 2,000
Warwick	1648	Rivière au Renard	do	
Yarmouth	698	Ile Yarmouth	Tempête de neige	do 17,000
1885.				
A. E. McDonald	148	Ile Scatarie	Brouillard	do 2,000
Antwerp	573	Grand-Manan	do	Partielle, 8,450
Cora May	157	Ile de Sable	do	Totale, 14,000
Concord	93	Baie Chebouctou	do	Partielle, 5,000
Clandeboye	872	Schooner Pond Rock	do	Totale, 17,000
Cacouna	930	Ile Blanche	do	Partielle, 8,000
Colombo	1234	Près Scatarie, C.-B	do	do
C. Y. Gregory	88	Rivière Diligente	Marée	do 300
Dominique	288	Saint-Pierre	do	do
E. Raymond	96	Ile aux Goëlands	Brouillard	do 400
Edgar Stuart	183	Rocher do	Courants	Totale, 20,000
G. Embree	95	Shippegan	Brouillard	do 3,000
Grand Master	43	Saint-Pierre	do	do 800
Humacao	1714	Grand-Manan	do	do 200,000
Maggie	71	Three Fathom Harbor	do	do 2,650
Norway	895	Au large d'Ingonisch	do	Partielle, 2,300
Neptunus	391	Sheet Harbor	Marée	do 4,400
Palestine	1350	Shelburne	Brouillard	Totale, 55,000
Rough and Ready	46	Three Fathom Harbor	do	do 1,200
Spirit of the Day	33	Cap Tourmente	do	do 1,615
Sarah Hunter	122	Baie de Fundy	do	Partielle, 2,100
Spy	17	Ile aux Renards	do	do 400
Tordens Kyold	673	Havre d'Halifax	do	Totale, 8,500
Wawalench	542	Grand-Manan	do	do 12,000
W. H. Hatfield	115	Frying-pan Shoal	do	do 1,000
1886.				
Albert L	97	Anticosti	Brouillard	do 6,500
Aldwyth	218	Détroit de Canso	Courant	Partielle, 1,000
Beulah	107	Whitehead, N.-E	Brouillard et courant	Totale, 4,000
Benona	872	Baie Aspy, N.-E	do	do 43,900
Birdie	126	Baie Tor, N.-E	Brouillard	do 5,000
Champion	114	Quaco-Beach	Tempête de neige	do 4,790
Champur	64	Havre Dipper, N.-E	do	do 2,000
Cygnet	95	Baie Saint-Pierre, N.-E	Brouillard	do 1,600
Crete	1121	Cap Canso, N.-E	Courant	Légère.
Carrie Easler	154	Advocate Harbor Bar	Brouillard	Partielle, 1,600
C. G. Crosby	55	Chedabouctou, N.-E	do	do 100
Crestline	117	Cap Spencer	do	do 300
Druid	101	Havre Saint-Jean	Courant	do 150
Damara	1145	Ile au Phoque	Brouillard et courant	do 1,000
Don Pedro	61	Mispec, N.-B	do	Totale, 1,200
E. Hooper	50	Port Nova, C.-B	do	do 700
Ed. Rich	70	Shelburne, N.-E	do	Partielle, 125
Echol	181	Cap-Breton	do	Légère.

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.–*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1886.				
Florence F.	92	Sheet Harbor, N.-E.	Brouillard	Partielle, $ 200
Friendship	65	Quaco, N.-B.	Tempête de neige	do 300
Golden Fleece	176	Schooner Pond, Cap-Breton	Brouillard	Partielle, 100
H. S. Bridges	167	Havre de Saint-Jean	do	Totale, 3,000
Hilda	719	Entrée de Petit Caribou, N.-E.	Courants et gros temps	Partielle, 5,000
Harvest Home	631	Anticosti	Gros temps	Totale, 7,500
Henry	1096	Moose Cove, Me	do	do 27,000
J. L. Cotter	139	Head Harbor	Tempête de neige	Partielle, 400
John Northop	125	Little Harbor, N.E.	Brouillard	do 700
Katie Stuart	370	Détroits de Northumberland	Gros temps	Totale, 24,000
Ladora	12	Quaco-Beach	Courants	Partielle, 75
L. Soullard	998	Flint Island, Cap-Breton	Brouillard et cour'nts	do 4,000
Mystic	79	Ile du Rocher Noir	do	do 50
Maid of Langallam	223	Terreneuve	do	Totale, 2,500
Magnolia	405	Iles Scattarie	Marée et gros temps.	do 10,000
Nesbit	440	Rocher Gannet, baie de Fundy	Brouillard	do 2,200
Neva	190	Près de Canso, N.-E.	do	Partielle, 500
Olivette	289	Ile Saint-Paul	do et courants	Totale, 9,000
O. A. Carrigan	350	Baie Chédabouctou, N.-E.	do do	Partielle, 2,000
Olinda	251	Côte de l'Atlantique	do	Totale, 8,000
O. A. Carrigan	350	Baie de la Batture, N.-E.	do et courant.	Partielle, 5,500
Philistine	44	Pointe aux Oies, N.-E	do	Totale, 440
P. Figari	598	Iles de la Madeleine	do	do 15,000
St. Olaves	572	Ile Haute, baie de Fundy	do et marée	Partielle, 3,000
Scotswood	230	Anse Sud-Ouest, Belle Ile	do	Totale, 5,000
Sisters	15	Au large de Barrington, N.-E.	do	do 1,200
Serapis	1270	Canso, N.-E.	do	Partielle, 500
Sandnaes	230	Comté d'Halifax, N.-E.	do	Totale, 9,000
Wm. Law	1599	Pointe Michel, Cap-Breton	Courants	do 40,000
Yuba.	879	Montréal	Brouillard	Partielle, 1,000
Finn	11	Havre Bouctouche	do	do 140
Festino	27	Musquash, N.-B.	Marée et brouillard	do 972
Karslie	125	Mont Désert	Brouillard	do 2,000
Lake Champlain	1467	Au large de Matane	do	do
M. L. Dunn	179	Ile aux Perdrix	Marées	do 2,426
Mary B	65	Moncton	do	Totale, 900
Maggie Blanche	45	A la tête de Miquelon	Brouillard	do 2,300
Rival	74	Barre Liverpool, N.-E.	Courants	Partielle, 45
Wandrahn	1255	Iles Bryon, Saint-Laurent	Brouillard	Totale, inconnue.
1887.				
Acacia	1150	Schooner Pond Ledges	do	do do
A. P. Odell	379	Près du Mont Désert	do	Partielle, do
A. L. M. Crowdis	53	Wedge Island, N.-E.	do	do 1,400
Busiris	249	Pointe du Loup, N.-B.	Marée	do 3,000
Clara	94	Cap Merangain	Brouillard	do 450
Dominique	288	Cap-Breton	Courants	Totale, 8,500
Glenrath	1109	Pointe Plate, Cap-Breton	Brouillard	Partielle, incon.
Herbert	198	Ile Longue, comté de Digby, N.-E	do	do 2,000
Harmony	102	Près du lac Advice, N.-E.	Gros temps	Totale, 1,000
Ireland	973	Ile au Eglantiers	Brouillard et fumée	do 15,000
Iona	79	Havre de Sydney	Brouillard	Partielle, 25,000
J. L. Crossley	170	Battures de la Baie Glacée	Tempête de neige	do 1,250
Lyra	99	Thomas Head	Brouillard	do 1,000
Lyna	376	Baie du Milieu, Labrador	do	Totale, 8,000
Lizzie Lee	87	Ile aux Phoques	Courants	Partielle, 550
Mizpah	898	Pointe Simon, Cap-Breton	Brouillard	do 800
do	898	do	Courants	Totale, 10,000
Merrimac	1119	Little Hope Island	Brouillard	do 150,000
Norfolk	1158	Havre de Saint-Jean	do	Partielle, 3,500
Portland	68	Ile à la Vase	do	do 400
Rapid	325	Ile Manawogonish	do	do 1,500

LISTE des nav. qui depuis 1868, ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.—*Suite.*

Noms des navires.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1888.				
Rustic	66	Table Point, Cap-Breton	Marée	Partielle, $ 250
Roma	1468	Peter Reef, Cap-Breton	Brouillard	Pas de dommage.
Secret	293	Cap-Mispec, N.-B	do	Partielle, 4,500
Suez	591	Ile Anticosti	Courants	Totale, 8,000
Unexpected	117	Près de Yarmouth	Brouillard	Partielle, 2,000
Westaway	259	Pointe de Graham, golfe St-L.	Gros temps et neige	do 6,000
J. L. B.	148	Cap-Bald, N.-B	do	Totale, 26,250
La Mode	26	Est de Descouse, N.-E.	Brouillard et marée	Partielle, 335
Mayflower	23	Ile aux Phoques	Brouillard	Totale, 600
Hebe	236	Ile Bryon	Courant	do 15,000
Lily E	118	Pubnico, N.-E	Tempête de neige	Partielle, 3,700
Royal Arcanum	117	Port-Lorne, N.-E	Gros temps	Totale, 5,380
Mystic	79	Port Mouton Island Ledge	Courant	do 4,000
O. A. Carrigan	350	Anse d'Embru, N.-E	Brouillard	Partielle, 25
John Bird	336	Pointe Mispic	do	Totale, 4,000
Coban	1055	Ile Verte, Saint-Laurent	do	Inconnue.
Jeanie	89	Détroit de Canso	do	Partielle, 1,600
Mazeppa	474	Ile aux Phoques	Marée	Environ 4,000
Atlantis	1127	Anchor Point, Terreneuve	Marées et gros temps	Totale, 15,000
Unity	420	Fool's Cove, N.-E	Courant	Partielle, 2,000
Maria	228	Roch.aux Oiseaux, golfe St-Laur.	Gros temps	Inconnue.
Atlantis	1127	Côte de Terreneuve	Marées	Totale, 4,000
E. W. Gale	298	Ile Mindoe, N.-E	Courant	Inconnue.
John Purney	66	Ile au Bois, N.-E.	Gros temps	Totale, 6,800
A. Carcand	78	New Harbor Head, N.-E	Brouillard	do 920
Corinne	123	Ile à la Vase, N.-E	Courant	do 1,500
Our Annie	364	Anse d'Anderson, N.-E	Brouillard et tempêt.	Partielle, 2,500
Charger	1041	Pointe Bonaventure, Qué	Courant et gros temps	Partielle, inconnue
Carrie	97	Hurricane Ledge, baie Holt	Courant et gros temps	Totale, 1,700
Thor	345	Musquodoboit	Brouillard	do 1,400
H. S. Taylor	36	Ile Manawagonish	do	do 1,200
Anna Simpson	161	Ile Scattarie	do et marée	Partielle, 1,000
Little Fury	14	Anse de Robinson	Gros temps	Totale, 340
Maggie M	429	Ile du cap du Nègre	Courant	do 5,900
Annie G	116	Negro Head, Saint-Jean, N.-B.	do	do 5,030
Vesta	148	Cranberry Head	Brouillard	do 2,000
Beatrice	109	Hill Point, N.-E	do	do 7,500
Swift Current	163	Ingonish Harbor	Marée	do 3,000
Clifton	473	Au large de la pointe Judith	Brouillard	do 3,000
Snowdrift	58	Rocky Point	Tempête de neige	Légère.
Annie Florence	35	Au large du cap Bald	Brouillard	Partielle, 1,500
1889.				
F. & E. Givan	109	Au large de Grand Manan	Brouillard	Partielle, 1,000
Joseph	1542	do	do	do 8,000
John Somes	62	Au large de Port-Hood, N.-E.	do	Totale, 1,700
Maud W	82	Côte du Maine	do	do 2,500
Emile	151	Iles de la Madeleine	do	do 2,850
Emma Proctor	40	Pointe Tupper	Marées	Légère, 50
Flora Dell	62	Au large de l'île du cap Canso	Brouillard	Partielle, 1,000
New Era	314	Cap du Nègre, N.-E.	do	Totale, 4,830
H. Eldridge	57	Bald Tusket	Courant et brouillard	Partielle, 3,200
Rapid Transit	80	Cap Sable	Marées	do 1,300
W. H. Dailey	93	Barre Malpèque	do	do 250
J. Dwyer	99	Cap des Rosiers	Brouillard	Totale, 312
Meteor	37	Cap Canso	do	Partielle, 125
Chittagong	1240	Miramachi	Marées	Nil.
Boroma	793	Cap Ballard	Brouillard épais	Totale, 4,000
Crestline	117	Au large de la côte du Maine	Brouillard	Partielle 4,000

LISTE des nav. qui depuis 1868 ont fait nauf. dans le golfe St-Laurent, etc.–*Fin.*

Nom.	Tonnage.	Théâtre du naufrage.	Marées, courants ou brouillards.	Détails. Perte partielle ou totale.
1889.				
H. Eldridge	57	Ile Tusket	Brouillard	Partielle, $ 600
Festina Lente	80	Ile Bryon	Courants	Totale, 5,000
B. Morris	1119	Baie Aspy	do	Partielle, inconnue.
J. Millard	68	Chenal Saint-André, N.-E	Brouillard	do 300
Victoria	504	Grand-Manan, N.-B	do	Totale, 90,000
Joan d'Arc	52	White Head	do	do 1,500
Montreal	2160	Belle-Isle	do	do 150,000
Mary C	103	Moncton	Marée	Légère, 70
Bessie	33	Ketch Harbour	Brouillard	Totale, 600
Kinburn	1198	Pointe des Monts	do	do 20,000
Carleton Belle	132	Bull Rock, N.-E	Gros temps	Partielle, 3,000
Geo. Killam	36	West Quoddy	Brouillard	do 500
H. A. Turner	505	Grand Manan	do	do 5,000
Harold	536	Barrington	do	Légère, 50
H. Churchill	112	Havre de Liverpool, N.-E	do	do 20
Matilda	80	Ile du Cap Sable, N.-E	Gros temps	Totale, 3,000
Deddington	1410	Récif de Matane	Courants	Partielle, inconnue.
Zephyr	27	Pointe Est	do	do do

RÉPONSE

(73)

A un Ordre de la Chambre des Communes, daté le 24 février 1890 :—Pour un état donnant le nombre de rapports de la Commission Géologique publiés respectivement chaque année pendant les derniers dix ans, le nombre vendu chaque année, le nombre distribué à titre gratuit et celui actuellement en main.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'État.

Ottawa, 13 mars 1890.

Tableau du nombre des rapports annuels de la Commission Géologique et d'Histoire Naturelle du Canada, qui ont été imprimés en anglais, vendus et distribués entre les années 1875 et 1888, aussi le nombre d'exemplaires ou parties d'exemplaires actuellement en main, 11 février 1890.

Année.	Nombre imprimé.	Nombre vendu.	Nombre distribué.	Nombre en main.	Observations.
1875-76	2,400	353	1,557	490	
1876-77	3,000	347	1,543	1,110	
1877-78	3,500	332	1,636	1,532	
1878-79	3,500	345	1,931	1,224	
1879-80	3,800	364	1,832	1,604	
1880-82	3,500	418	1,920	1,162	
1882-84	3,500	364	1,999	1,137	
1885-	2,000	372	1,393	235	
1886-	2,000	*585	1,467	48	*Vu le délai dans l'impression de l'édition française, des exemplaires en anglais ont été envoyés aux députés français. Distribution générale non complétée.
1887-88	2,000	357	418	1,225	

PARTIES DE RAPPORTS, 1885.

Partie.	Nombre imprimé.	Nombre vendu.	Nombre distribué.	Nombre en main.	Observations.
A	1,500	5	332	1,163	
B	1,500	37	399	1,064	
C	1,500	1	376	1,123	
C C	1,500	108	329	936	
D	1,500	3	423	1,074	
D D	1,500	1	404	1,095	
E	1,500	7	368	1,125	
G	1,500	0	345	1,155	
G G	1,500	4	388	1,108	
K	1,500	3	507	990	
M	1,500	2	379	1.119	

PARTIES DE RAPPORTS, 1886.

Partie.	Nombre imprimé.	Nombre vendu.	Nombre distribué.	Nombre en main.	Observations.
A	1,500	0	315	1,185	
B	1,500	27	289	1,184	
D	1,500	7	384	1,109	
E	1,500	71	481	948	
F	1,500	4	350	1,146	
G	1,500	9	353	1,138	
J	1,500	31	374	1,095	
M	1,500	0	406	1,094	
N	1,500	4	503	993	
L	1,500	0	513	987	
R	1,500	4	393	1,103	
S	3,500	12	1,604	1,884	Statistique des mines.
T	1,500	4	366	1,130	

PARTIES DE RAPPORTS, 1887.

A	1,520	0	348	1,175	
B	1,520	81	383	1,056	
C	1,520	5	337	1,178	
E	1,520	127	390	1,003	
F	1,520	13	434	1,073	
H	1,520	101	520	999	
J	1,520	0	363	1,157	
K	1,520	4	347	1,169	
M	1,520	0	345	1,175	
N	1,520	0	360	1,160	
R	1,520	137	548	835	
S	3,500	23	1,956	1,521	Statistique des mines.
T	1,520	4	370	1,146	

TABLEAU du nombre des rapports annuels de la Commission Géologique et d'Histoire Naturelle du Canada, qui ont été imprimés en français, vendus et distribués entre les années 1875 et 1888, aussi le nombre d'exemplaires actuellement en main, 11 février 1890.

Année.	Nombre imprimé.	Nombre vendu.	Nombre distribué.	Nombre en main.	Observations.
1875-76	400	130	253	17	
1876-77	400	130	270	0	
1877-78	400	130	270	0	
1878-79	500	128	279	93	
1879-80	500	140	360	0	
1880-82	500	140	283	77	
1882-84	750	141	463	146	
1885-	750	150	414	186	
1886-	750	*	207	543	*Exemplaires en anglais portés au compte des députés français. Edition française pas encore imprimée.
1887-88	750				

CORRESPONDANCE

(74)

Entre les gouvernements d'Ontario et de Québec, au sujet de la propriété des lits de rivières, etc.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, TORONTO, 8 novembre 1888.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour être communiqué au gouvernement fédéral, copie d'une lettre adressée par mon procureur général à l'honorable ministre de la justice, au sujet d'une lettre du secrétaire du ministère des travaux publics du Canada, dans laquelle il est dit que le ministère de la justice avait fait rapport que, suivant le jugement rendu dans la cause de Holman *vs.* Green, C. S. C. R. 707, le titre au sol d'un certain lot de grève sur la rivière Sydenham en cette province, faisant partie d'un cours d'eau navigable, n'est pas sujet au contrôle du gouvernement provincial, mais tombe sous la juridiction absolue du gouvernement et du parlement du Canada, rapport que mon procureur général demande de remettre à l'examen du ministre de la justice. Pour faciliter le débat, M. Mowat a adressé cette lettre directement à sir John Thompson; en vous en envoyant une seconde copie, je veux seulement consacrer le caractère officiel du document.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. CAMPBELL, *lt.-gouverneur d'Ontario.*

A l'honorable secrétaire d'Etat, Ottawa.

TORONTO, 6 novembre 1888.

CHER MONSIEUR,—J'ai été saisi d'une correspondence échangée entre notre département des terres de la Couronne et votre ministère des travaux publics au sujet d'un lot de grève sur la rivière Sydenham en cette province. Dans la lettre du secrétaire des travaux publics il est dit que votre ministère a fait rapport que "le lot en question faisant partie d'un cours d'eau navigable, le titre au sol, suivant le jugement rendu dans la cause de Holman *vs.* Green, C. S. C. R. 707, n'est pas sujet au contrôle du gouvernement provincial, mais tombe sous la juridiction absolue du gouvernement et du parlement du Canada." Je vous demande respectueusement de re-considérer cette opinion.

Je n'ai pas besoin de dire que la cause Holman *vs.* Green n'était pas en elle-même celle d'un cours d'eau navigable ou non navigable, mais avait trait aux "havres publics" seulement. Or, il est des considérations qui, je me permets de le croire, ne vous ont pas été signalées, et qui établissent que le motivé du jugement ne s'applique pas aux rivières ou cours d'eau, et que d'après l'interprétation parfaitement établie de la constitution, les rivières et leurs lits appartiennent à la province dans laquelle elles se trouvent,—sujet naturellement à l'autorité législative du parlement fédéral en ce qui concerne "la navigation et les bâtiments ou navires" (*shipping*), partout où cette autorité peut s'exercer.

M. Mercier a eu la bonté de m'envoyer copie d'un ordre en conseil se rattachant à cette question, portant la date du 15 juin dernier, et basé sur votre rapport du 2 juin. Ces rapports ne vous avaient pas été communiqués par votre gouvernement, et ils m'étaient inconus jusque là.

Votre rapport, tel que cité dans cet ordre en conseil, expose une opinion du premier ministre de la justice, sir John Macdonald, confirmée par ordre en conseil du 13 avril 1870, et d'après laquelle on s'est conduit depuis—"que sujets aux lois

décrétées par le parlemant fédéral au sujet de la navigation, les lots de grève non encore concédés par la couronne appartiennent, comme les autres terres de la couronne, à la province de Québec." Cette province est désignée parce que la question a été soulevée par une communication de son lieutenant-gouverneur au sujet d'un lot de grève situé à la Pointe-Lévis.

Votre rapport expose, dit-on, que depuis la date de cet ordre en conseil la cour suprême, dans la cause de Holman *vs.* Green, avait jugé que, en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, tous les havres publics sont la propriété du Canada, que "il est jugé que les principes posés dans ce bill sont également applicables à tous les havres publics du Canada, et aux rivières, celles-ci étant mentionnées dans la troisième cédule comme étant, de même que les havres, la propriété du Canada. La troisième cédule désigne "les travaux et propriétés publics de la province" qui "devront appartenir au Canada;" et la 108e section de l'acte prescrit que "les travaux et propriétés publics de chaque province énumérés dans la troisième cédule annexée au présent acte appartiendront au Canada." Cette cédule contient dix articles, dont les "havres publics" constituent le second dans l'ordre d'énumération. Les havres publics sont donc expressément déclarés être la propriété du Canada; et ce qui a été décidé dans Holman *vs* Green, c'est que l'expression "havres publics" n'était pas restreinte aux havres qui avaient été artificiellement construits ou améliorés aux frais publics, et aussi que l'expression comprenait la plage d'un havre naturel dont le public se sert.

La plupart des dix articles constituent des propriétés créées par la dépense de deniers publics. Les voici :—

1. Canaux, avec les terrains et pouvoirs d'eau y adjacents.
2. Havres publics.
3. Phares et quais, et l'île de Sable.
4. Bateaux à vapeur, dragueurs et vaisseaux publics.
5. Améliorations sur les lacs et rivières.
6. Chemins de fer et actions dans les chemins de fer, hypothèques et autres dettes dues par les compagnies de chemins de fer.
7. Routes militaires.
8. Maisons de douane, bureaux de poste, et tous autres édifices publics, sauf ceux que le gouvernement du Canada destine à l'usage des législatures et des gouvernements provinciaux.
9 Propriétés transférées par le gouvernement impérial, et désignées sous le nom de propriétés de l'artillerie.
10. Arsenaux, salles d'exercices militaire, uniformes, munitions de guerre, et terrains réservés pour les besoins publics et généraux.

Ainsi, les "rivières" ne sont pas désignées dans le même article que "havres publics," mais après les havres publics, et l'énumération des phares, quais, bateaux à vapeur, dragueurs et vaisseaux publics, les "rivières" sont mentionnées dans le cinquième article en rapport avec "améliorations sur les lacs." Or, n'est-il pas manifeste que si l'intention avait été de constituer les "rivières", et non seulement "les améliorations sur les rivières," propriétés du Canada, les rivières auraient été ou désignées dans un article séparé ou jointes aux havres publics dans le second article, comme ceci: "rivières et havres publics." La propriété de nos rivières, y compris leur lit et leur plage, n'est pas d'une importance et d'une valeur inférieure à la propriété de havres publics, mais elle est au contraire d'une importance et d'une valeur immensément plus grandes. Je représente respectueusement que la signification légale du cinquième article, qui seul mentionne "rivières," est les améliorations jusque-là faites par les provinces qui s'unirent en confédération, sur les rivières et lacs respectivement; et dans ce cas la place propre du mot "rivières" est dans le cinquième article, là où nous le trouvons. La maxime *noscitur a sociis* est un argument concluant au soutient de cette interprétation.

Et puis, si le Canada, et non les provinces, devait avoir la propriété des rivières et du sol sous les rivières, il est évident qu'il en aurait été de même pour les lacs et

le sol sous les lacs. On ne saurait faire valoir une raison intelligible pour placer les rivières et les lacs sur un pied aussi différent sous ce rapport.

L'article est général, "améliorations sur les lacs et rivières." Le récent rapport de votre ministère semble reconnaître que le mot ne confirme pas au Canada la propriété des cours d'eau non navigables; et l'absurdité ou l'impossibilité avouée d'y inclure les cours d'eau non navigables est une autre preuve très forte que le mot ne doit pas être interprété comme donnant au Canada la propriété des rivières, mais seulement des améliorations faites sur les rivières.

A part ces raisons et d'autres qui pourraient être invoquées à l'appui de l'interprétation adoptée par sir John Macdonald et le gouvernement fédéral en 1870, et sur laquelle toutes les provinces se sont toujours guidées depuis la confédération, cette interprétation a été expressément affirmée dans la décision de plusieurs causes dont vous ne parlez pas et qui, j'en suis certain, ne vous ont pas été signalées. Une de ces causes est celle de Norman *vs* La Compagnie de Navigation du Saint-Laurent, jugée par la cour du banc de la reine à Québec, le 8 mars 1879, et publiée dans 5 R. L. Québec, 215; S. C., 2 Cart., 231. La cause était un appel de la décision rendue en cour supérieure par M. le juge Polette, qui avait jugé qu'une lettre patente octroyant un lot de grève qui s'étendait en eau à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, était nulle et *ultra vires.* La cour du banc de la reine infirma cette décision, et jugea que la lettre patente était valide et que l'octroi était sujet à une restriction implicite qu'il ne devait "en aucune manière porter préjudice aux exigences du commerce et de la navigation," ces matières étant de juridiction fédérale. Le juge Tessier, qui prononça le jugement du tribunal, dit que "comme question de fait le but de ces octrois est de faire construire, sur les plages et le long des rivières, des quais et des améliorations pour la protection de la navigation et l'encouragement du commerce. Telle est l'interprétation qui a été donnée dans tout le Canada, à cette division de pouvoirs résultant du pacte fédéral.

La Compagnie de Navigation du Saint-Laurent n'en appela pas de ce jugement, et il y fut acquiescé dans toute la province jusqu'au moment où fut rendu l'ordre en conseil du mois de juin dernier, plus de neuf ans après.

De même, dans la cause de la Reine *vs.* Robertson, C.S.C.R., 62; S.C., 2 Cart., 65 (décidée le 28 avril 1882, un mois après Holman *vs.* Green), M. le juge Gwynne, siégeant en cour de l'échiquier, jugea expressément que l'expression "améliorations sur les lacs et rivières" signifiait améliorations sur les rivières et améliorations sur les lacs, et que les rivières elles-mêmes n'étaient pas par là mises en possession du gouvernement fédéral. Le savant juge regardait la chose comme si évidente qu'il ne pensait pas que l'autre prétention pût être sérieusement soutenue. Son jugement de la cause fut confirmé par la cour suprême, quoique pas pour toutes les mêmes raisons. Mais le juge en chef, au cours de son jugement, dit expressément: "Je ne puis découvrir la plus légère trace d'une intention de la part du gouvernement impérial de transférer au gouvernement fédéral la propriété des lits des cours d'eau"; et dans une partie subséquente de son jugement il demandait: "Peut-il être contesté qu'en vertu de la section 109, les bords et les lits de ces rivières et cours d'eau appartiennent aux différentes provinces?" Et M. le juge Strong dit que "les terres de la couronne sont expressément assurées aux provinces, et elles comprennent les lits de tous les cours d'eau comme celui qui est actuellement en cause." Le cours d'eau en question était non navigable, et le tribunal n'avait pas par conséquent à prononcer sur la question des cours d'eau navigables. Mais loin de considérer que la cause de Holman *vs.* Green, décidée un mois auparavant, impliquait la question des lits des rivières navigables, le même savant juge parle expressément vers la fin de son prononcé du jugement, de cette question comme n'étant pas décidée.

Le point en litige a été décidé de la même manière que dans la cause de Steadman *vs* Robertson, 2 Pugs. et B., N.B.R., 598.

La 109e section de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord déclare que toutes les terres, etc., appartiendront aux différentes provinces dans lesquelles ils sont sis et situés. En effet légal, le mot "terres" comprend naturellement les terres couvertes d'eau; et en dehors de ce qui est, je crois, l'interprétation erronée que vous

faite de l'article cinq de la cédule, contrairement aux trois décisions formelles qui n'étaient pas parvenues à votre connaissance, je ne vois rien dans l'acte qui ne puisse être interprété comme donnant au gouvernement fédéral la propriété des cours d'eau navigables ou autres, et de leurs lits, à moins de supposer que cette propriété est impliquée dans le droit conféré au parlement du Canada de faire des lois au sujet de "la navigation et des navires." Mais rien de plus évident que le seul pouvoir de légiférer ne comprend pas ou n'implique pas la propriété dans cette législation. Aussi, la 108e section établissant les travaux et propriétés publics qui seuls devaient appartenir au Canada, bien que la plus grande partie et la totalité des travaux et propriétés énumérés tombassent, pour les fins de la législation, sous le coup de la section 91. Je puis en donner un exemple frappant. En vertu de la 91e section, le parlement fédéral a juridiction exclusive de faire des lois au sujet de l'île de Sable, et cependant, comme l'intention était que cette île devait appartenir au Canada, l'île de Sable est expressément mentionnée dans la cédule de propriétés qui devaient aller au fédéral. De fait, une très faible partie, comparativement, de la législation d'un pays, a trait aux propriétés du gouvernement.

Voilà pour l'interprétation légale de l'acte. Quant à l'intention réelle des provinces qui s'engageaient dans la confédération, il est certain que l'intention du cinquième article n'était pas de faire "les rivières" propriété du Canada, mais seulement les améliorations existant sur les rivières de même que sur les lacs. Mais parce que le mot "*rivers*" est au pluriel et le mot "*lake*" au singulier, vous avouerez avec moi, je crois, qu'il n'y a pas là matière à la nouvelle interprétation; il est bon de douter que l'expression "*river and lake improvements*" veut dire "améliorations sur les rivières" et "améliorations sur les lacs." Je pense que vous n'avez pas eu personnellement connaissance de l'intention des provinces qui s'unissaient en confédération; c'est pourquoi je prends la liberté de vous faire observer que dans la résolution correspondante de Québec de 1884 l'expression employée est "*river and lake improvements,*" non "*rivers and lake improvements*", et c'est un fait historique que le grave changement de donner au Canada les rivières elles-mêmes et non les améliorations sur les rivières seulement, n'a jamais été, ni avant ni après, proposé par personne. L'addition de la lettre "s" au mot "*river*" a été une erreur, passée inaperçue, commise par quelque copiste ou par l'imprimeur, et pendant vingt et un ans après l'adoption de l'acte, il n'est venu à l'idée de personne que cette erreur pouvait donner lieu à la nouvelle interprétation.

Comme vous le savez, la plupart de nos rivières n'ont pas "d'améliorations" sur tout leur cours; et quant aux autres, les améliorations n'affectent généralement qu'une faible partie des rivières sur lesquelles elles ont été faites. Si, au point de vue de la loi, l'addition de la lettre "s" au mot "river" occasionne dans la signification un changement aussi énorme que de donner au Canada, non seulement les "améliorations sur les rivières", mais toutes les rivières, qu'elles aient des améliorations ou non, je suis certain que vous ne permettrez pas qu'il soit pris avantage d'une erreur.

Je comprends par la lettre du secrétaire que le gouvernement fédéral borne maintenant sa réclamation aux cours d'eau navigables; mais je ne vois rien qui empêche cette réclamation d'être étendue par la suite à toutes les rivières et à tous les terrains situés sur les rivières, contrairement à l'intention certaine de l'acte et à son interprétation acceptée pendant les vingt et un ans écoulés depuis son adoption.

Je serais heureux si, après avoir de nouveau étudié la question avec les matériaux additionnels que j'ai eu l'honneur de porter à votre connaissance, vous trouviez jour à conseiller le désistement de cette nouvelle réclamation. Si cela ne vous est pas possible, puis-je espérer que vous vous joindrez aux provinces dans l'institution de procédures immédiates afin de faire décider la question légale avec autorité par les tribunaux? L'incertitude créée par l'ordre en conseil du mois de juin dernier paralyse les transactions au sujet des terrains situés sur les rivières des différentes provinces et qui n'étaient pas concédés à l'époque de la confédération, aussi bien des terrains qui ont été concédés depuis que de ceux qui demeurent non concédés. Il n'est guère de comtés ou de districts, dans toutes les provinces, où

il ne se trouve pas de ces terrains, et dans plusieurs comtés et districts ils sont d'une étendue immense.

J'ai l'honneur d'être, cher monsieur, votre obéissant serviteur,

O. MOWAT.

L'honorable sir JOHN S. D. THOMPSON, C.C.M.G., ministre de la Justice, Ottawa.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, QUÉBEC, 26 novembre 1888.

MONSIEUR,—Référant à votre dépêche du 21 juin dernier, n° 3032, n° de renv. 2420, me transmettant copie d'un ordre de Son Excellence le gouverneur général en conseil, en date du 15 juin dernier, concernant la disposition des lots de grève de la province de Québec, j'ai l'honneur de vous envoyer, sous ce pli, un mémoire de mon premier ministre à ce sujet, et de vous prier de le soumettre, le plus tôt possible, à la considération de Son Excellence le gouverneur général en conseil.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre tout dévoué,

(Signé) A. R. ANGERS, *lieutenant-gouverneur.*

L'honorable J. A. CHAPLEAU, secrétaire d'Etat, Ottawa.

A Son Honneur l'honorable A. R. ANGERS,
Lieutenant gouverneur de la province de Québec.

Plaise à Votre Honneur :

Le 23 juin dernier il a été transmis, par ordre de Votre Honneur, au bureau du secrétaire de la province, copie d'un ordre en conseil, en date du 15 juin dernier, au sujet des lots de grève dans cette province.

Cet ordre en conseil, qui est basé sur le rapport de l'honorable ministre de la justice, soumet en substance.

1° Qu'un autre ordre en conseil a été adopté le 13 avril 1870, avec la conclusion que voici :

" L'honorable ministre de la justice déclare qu'il est d'opinion que les lots de " grève non encore concédés par la couronne dans la province de Québec, appartien- " nent comme toutes les autres terres de la couronne, à la province de Québec, sujets, " toutefois, à toute loi décrétée par le parlement de la Puissance en rapport avec la " navigation."

2° Que depuis cet ordre en conseil, la cour suprême du Canada a décidé, dans la cause de Holman *vs.* Green, qu'en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, tous les havres publics sont la propriété du gouvernement de la Puissance, et que conséquemment les plages de tels havres appartiennent à la couronne, tel que représenté par le gouvernement de la Puissance; que cette cause fut décidée à l'occasion d'un port dans l'Ile du Prince-Edouard, mais que les principes qui y ont été affirmés sont également applicables à tous les havres publics du Canada et aux rivières, ces dernières étant mentionnées dans la troisième cédule de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord comme étant la propriété du Canada aussi bien que les havres ;

3° Que l'honorable ministre de la justice a été informé que des lettres patentes ont été émises par le lieutenant-gouverneur de la province de Québec, sous l'autorité du susdit ordre en conseil, accordant des lots de grève dans les havres et les rivières de la province de Québec, en y comprenant les plages du fleuve Saint-Laurent ;

4° Que l'honorable ministre, sans vouloir exprimer d'opinion sur la question de savoir si Son Excellence le gouverneur en conseil devrait reconnaître la validité de ces lettres patentes, croit cependant devoir conseiller à Son Excellence d'abandonner la position prise dans le susdit ordre en conseil de 1870 et de déclarer qu'Elle seule possède, en vertu du susdit jugement de la cour suprême du Canada, l'autorité nécces-

saire pour disposer des dites terres mentionnées dans cet ordre en conseil, et que le gouvernement de la province de Québec devrait être informé immédiatement de cette décision, afin qu'il se conduise en conséquence.

Votre Honneur a accusé réception de cette dépêche lui transmettant le susdit ordre en conseil, en laissant comprendre qu'une réponse spéciale serait faite à celui-ci.

C'est cette réponse que j'ai l'honneur de vous soumettre, en vous priant de la transmettre à l'honorable secrétaire d'Etat pour être soumise à Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Cette question étant de la plus haute importance pour les provinces, j'ai cru de mon devoir de la soumettre à mon collègue le premier ministre d'Ontario, afin de m'entendre avec lui sur ce qu'il y avait à faire dans les circsonstances, et c'est à la suite de la correspondance et de quelques conversations échangées entre nous, que j'ai l'honneur de vous soumettre les présentes.

La seule autorité invoquée dans l'ordre en conseil transmis, est celle du jugement *re* Holman *vs* Green, rendu par la cour suprême du Canada le 4 mai 1881 (2, *Cartwright's case on the B. N. A. Act*, 147), les honorables juges Ritchie, juge en chef, Strong, Fournier, Henry et Gwyne étant présents.

Le fait que ce jngement est la seule autorité invoquée est important, vu que dans mon humble opinion il ne s'applique en aucune manière aux lots de grèves proprement dits.

En effet, il s'agissait dans cette cause d'une question concernant les havres publics, et toute cette cause est parfaitement résumée dans le jugé même en tête du rapport, et qui se trouve dans les termes suivants:

" Les " havres publics " qui sont déclarés par l'Acte de l'Amérique du Nord être " la propriété de la Puissance, comprennent tous les havres, avec en même temps " leur lit et leur sol, dont le public a le droit de se servir, et ne sont pas limités à " ceux qui avaient été construits artificiellement ou améliorés avec l'argent public, à " l'époque de la confédération; et l'octroi fait par le gouvernement provincial de " l'Ile du Prince-Edouard, après l'admission de cette province dans l'Union, de plages " d'un havre naturel, employé comme tel par le public, est déclaré nul."

Il n'est point nécessaire pour les besoins de la cause actuelle de discuter cette décision, qui peut être bien fondée en principe et qui est basée exclusivement sur la clause 108 de l'acte fédéral, qui se lit comme suit:

" Les travaux et propriétés publics de chaque province, énumérés dans la troi- " sième cédule annexée au présent acte, appartiendront au Canada."

Cette troisième cédule est intitulée:

" Travaux et propriétés publics de la province devant appartenir au Canada, et comprend 10 articles dont les deux premiers sont comme suit:

" 1° Canaux avec les terrains et pouvoirs d'eau y adjacents."

" 2° Havres publics (*Public Harbours.*)

Il ne peut y avoir de doute qu'en vertu de cette clause 108 de l'acte fédéral et de cette troisième cédule y annexée, les havres publics sont déclarés être la propriété de la Puissance, et toute la portée de la décision *re* Holman *vs* Green est que l'expression " Havres publics " ne doit pas être limitée aux havres qui avaient été construits artificiellement ou améliorés aux dépens du public, à l'époque de la confédération, mais que cette expression comprend aussi la plage d'un havre naturel employé comme tel par le public.

La décision ne va pas au delà, et je soumets respectueusement qu'il n'est pas possible d'y trouvé logiquement la justification de la conclusion de l'honorable ministre de la justice, quand il dit dans le rapport qui a servi de base à l'ordre en conseil en question que "Son Excellence seule possède, en vertu du susdit jugement de la cour " suprême du Canada, l'autorité nécessaire pour disposer des dites terres mentionnées " dans cet ordre en conseil."

Si cette question de la propriété des lots de grèves n'a pas été soumis, et conséquemment jugée *re* Holman *vs.* Green, elle l'a été directement et formellement par la cour d'appel *re* Normand et la Compagnie de Navigation du Saint-Laurent (5. *Quebec Law Reports*, p. 215), dont le jugé est rapporté dans les termes suivants:

" Que des lettres patentes pour lots de grève, et en eau profonde dans la rivière " Saint-Maurice, rivière navigable, ont été également émises par le gouvernement de " la province de Québec, et qu'elles ne sont pas *ultra vires* de ce gouvernement;"

Ce jugement a été rendu le 8 mars 1879, à l'unanimité de la cour d'appel, composée des honorables juges Dorion, juge en chef, Monk, Ramsay, Tessier et Cross. C'était sur un appel d'un jugement de la cour supérieure du district de Trois-Rivières (Polette, juge) qui avait déclaré ces lettres patentes nulles (4 *Quebec Law Reports*, p.—1), et en rendant le jugement de la cour d'appel Son Honneur le juge Tessier prononça les paroles que voici :

" Ce jugement en prononçant la nullité de ces lettres patentes a commis une " erreur. Ces lettres patentes sont de la grève et de la terre en eau profonde appar- " tement à la province de Québec, sous la restriction tacite qu'elles ne nuisent ou ne " contreviennent nullement aux besoins du commerce et de la navigation. Si ces " lettres patentes y contrevenaient, le gouvernement fédéral les ferait mettre de côté " à cause de cela ; on pourrait dire qu'il eût été mieux d'ajouter dans ces lettres " patentes une clause à cet effet : " pourvu qu'elles ne contreviennent pas à la naviga- " tion et au commerce ", mais elles ne peuvent conférer plus de droits que ceux que " les parties ont voulu raisonnablement stipuler.

"En effet, le but de semblables concessions c'est de faire faire des quais, des "améliorations sur les grèves et le long des fleuves, pour protéger la navigation et " encourager le commerce ;"

"Ceci a été l'interprétation donnée partout dans la Puissance du Canada à cette "division de pouvoirs résultant du pacte fédéral."

Voici le texte même du jugement tel que rapporté dans 10 Revue Légale, pp. 525 et 526 :

"Considérant que parmi les attributions conférées au gouvernement des diffé- "rentes provinces par la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, " 1867, est celle d'administrer et vendre les terres publiques appartenant à la pro- " vince, et que ce droit comprend celui de vendre et disposer des droits de grève "ou de lots de terre en eaux profondes qui font partie du domaine territorial de la " province;

"Et considérant que le gouvernement de la province de Québec n'a pas excédé " ses pouvoirs en octroyant aux appelants les lettres patentes du 1er septembre 1873 produites en cette cause."

Ce jugement de la cour d'appel a force de chose jugée, du moins quant à cette province, puisque les parties l'ont accepté sans nouveau litige.

Je ne puis mieux démontrer l'autorité que doit avoir ce jugement sur la décision de la question actuellement soumise qu'en faisant l'extrait suivant du factum des appelants, si habilement préparé par l'honorable François Langelier, leur conseil, qui se trouve aux pages 521 et 522, 10 Revue Légale:

" La cause qui est maintenant soumise à la considération de Vos Honneurs est " d'une très grande importance, bien que le montant réclamé par les demandeurs " ne soit que de $250. Ce qui lui donne une si grande importance, c'est que le juge- " ment rendu en cette cause par la cour supérieure, annule des lettres patentes " octroyées par le gouvernement de la province de Québec, et lui nie un droit qu'il " a exercé depuis la confédération ;

"Les demandeurs ne sont qu'indirectement intéressés dans l'issue finale du pré- " sent procès, c'est la province de Québec qui est leur garant. Si le jugement de la " cour supérieure, dont est appel, était confirmé, le gouvernement de la province de "Québec serait placé dans une position excessivement difficile et critique, vis-à-vis " toutes les personnes à qui il a octroyé de semblables patentes. Que de travaux " considérables faits par des personnes porteurs de semblables patentes, à la "Pointe-Lévis, à Québec, à Trois-Rivières, et enfin sur tout le parcours du Saint- "Laurent, et sur toutes les rivières navigables tributaires du Saint-Laurent."

" Je conçois que d'après l'Acte de la confédération de l'Amérique du Nord le " gouvernement de la province de Québec ne peut faire de règlements concernant " la navigation du Saint-Laurent et des rivières navigables de la province ; mais con-

" clure de là que le gouvernement de la province de Québec ne peut concéder des " droits d'eau profonde, c'est donner un sens trop étendu à cette clause de l'acte de la " confédération et enlever un des principaux droits et privilèges inhérents à la pro- " vince de Québec;

" Car personne ne peut nier que la province de Québec est propriétaire des terres " publiques de la ci-devant province du Bas-Canada, et que la province de Québec a " toujours joui de ses grèves jusqu'aux eaux profondes, et du droit de les concéder et " les vendre suivant certaines conditions;

" Une foule de patentes semblables ont été octroyées jusqu'à ce jour par le gou- " vernement de la province de Québec;"

" Il me sera bien permis d'offrir quelques considérations à l'appui de ce juge- " ment."

" Si les grèves de la mer, des rivières et des lacs appartiennent au gouverne- " ment fédéral, l'administration et le contrôle de ces propriétés doivent ressortir à " quelqu'un des ministères ou des départements administratifs de ce gouvernement:"

Les seuls départements auxquels les lois fédérales assignent des droits ou des privilèges à l'égard des propriétés de cette nature sont: le ministère de l'intérieur, le ministère des travaux publics et le ministère de la milice et de la défense. Or ces lois ne font aucune mention des grèves en question;

Les propriétés ressortant au contrôle du ministère de l'intérieur sont énumérées à la section 4 du chapitre 22 des *Statuts Revisés du Canada*, et cette énumération détaillée ne comprend pas les grèves de la mer, des lacs et des rivières;

La section 7 du chapitre 36 des mêmes statuts revisés énumère les propriétés ressortant à l'administration et au contrôle du ministère des travaux publics, et ici encore les terrains de grèves ne sont pas compris dans cette énumération;

Les pouvoirs et les attributions du ministère de la milice à l'égard des terrains sont définis par les sections, 4, 6, 7, 8 et 9 du chapitre 41 des statuts revisés du Canada, et ces dispositions ne contiennent aucune mention des terrains de grève;

En vertu de la règle d'interprétation des lois :—*inclusio unius fit exclusio alterius* —il faut bien arriver à la conclusion inévitable, que si le parlement fédéral, dans toutes ces lois passées en 1886, n'a pas compris dans les différentes énumérations des propriétés du gouvernement fédéral les grèves de la mer, des lacs et des rivières, c'est parce qu'il a reconnu que ces grèves n'appartiennent pas aux autorités fédérales.

Il y a d'autres documents officiels émis par le gouvernement fédéral qui établissent ce fait d'une manière incontestable: *Le rapport général du ministre des travaux publics, du* 30 *juin* 1877 *au* 1*er juillet* 1882, énumère dans tous les détails toutes les propriétés, terrains, etc., du gouvernement fédéral, et ne mentionne nulle part les grèves de la mer, des lacs ou des rivières, excepté les parties de ces terrains qui sont occupées par des travaux publics,—canaux, phares, quais, ouvrages de fortifications ou autres. (*Voir* notamment annexe n° 36, page 981.)

Le chapitre 39 des Statuts revisés du Canada concernant l'expropriation des terrains énumère à la section 19 les terrains appartenant à Sa Majesté, en tant que représentée par le gouvernement fédéral; or cette section ne mentionne pas les grèves comme appartenant au gouvernement fédéral; au contraire elle déclare implicitement que la seule partie de ces grèves qui appartienne aux autorités fédérales est celle qui a pu être acquise pour faire un havre, ou autres travaux semblables.

La sous-section 3 de la section 7 de l'Acte refondu des chemins de Québec, 1880, dispose en faveur des compagnies de chemins "de la grève publique, ou les " terrains couverts par les eaux, tous lacs, rivière, cours d'eau ou canal, ou de " leurs lits respectifs," ce qui affirme positivement le droit de propriété de la province sur ces grèves; or ce statut n'a pas été désavoué par le gouvernement fédéral, d'où il faut bien conclure qu'il a reconnu ce droit de propriété à la province;

La même remarque s'applique aux deux autres statuts de cette province, 46 Vict., ch. 8 et 47 Vict., ch. 27. Le premier de ces statuts, 46 Vict., ch. 8, est intitulé: " Acte concernant l'administration des terres publiques avoisinant les cours d'eau " non navigables et les lacs de la province de Québec, et l'exercice des droits de pêche " dans ces cours d'eau et ces lacs"; et la première section se lit comme suit:

"Le commissaire des terres de la couronne ou tout officier ou agent sous son "contrôle, par lui autorisé à cette fin, pourra consentir des baux pour celles des terres "de la couronne qui se trouvent situées sur les bords des rivières et des lacs de la pro- "vince de Québec, dans lesquels le droit exclusif de faire la pêche appartient à la "couronne en sa qualité de propriétaire riverain, aux prix et sujet aux conditions, "règlements et restrictions qui seront de temps à autre établis par le lieutenant- "gouverneur en conseil et qui devront être publiés dans la *Gazette Officielle* de "Québec."

Le second de ces statuts (47 Vict., ch. 27) est intitulé:

"Acte amendant l'acte de cette province, 46 Vict., ch. 8, concernant l'administra- "tion des terres publiques avoisinant les cours d'eau non navigables et les lacs de la "province de Québec, et l'exercice des droits de pêche dans ces cours d'eau et ces lacs."

"Et la section 1ère de cet acte se lit comme suit:

"1° La section 2 de l'acte 46 Victoria, chapitre 8, est abrogée et remplacée par "la suivante:

"2° Aucun bail ne sera ainsi consenti pour une période excédant cinq années "de la date de ce bail; et dans le cas des terres situées le long des rivières reconnues "comme étant "des rivières à saumons," les baux n'en seront consentis qu'en faveur "du plus haut enchérisseur, après que ces terres auront été offertes à la concurrence "publique, dont avis d'au moins un mois aura été publié dans la *Gazette Officielle* "de Québec," et de telle autre manière que le commissaire des terres de la couronne "jugera la plus avantageuse; pourvu toutefois que le prix offert soit au moins égal "à la mise à prix fixée par le commissaire, et que s'il n'y a pas de vente, le commis- "saire puisse subséquemment disposer des dits baux pour cette mise à prix ou pour "un prix plus élevé.

"Chaque fois que le bail de terrains déjà affermés par bail à une personne sera "adjugé à une autre personne, le nouveau locataire sera tenu d'indemniser tel loca- "taire précédent jusqu'à concurrence de la valeur réelle et non artificielle de toutes "bâtisses ou améliorations nécessaires se trouvant sur le terrain loué, laquelle valeur, "au cas de divergences d'opinion, sera définitivement fixée et établie par le commis- "saire des terres de la couronne; et ce nouveau locataire n'aura pas droit d'obtenir "son bail tant qu'il n'aura pas fourni la preuve qu'il a ainsi indemnisé le locataire "précédent;

"Et si, en conséquence d'inexactitudes dans les arpentages, d'autres erreurs ou "causes quelconques, il est découvert qu'un bail renferme des terrains compris dans "un bail d'une date antérieure, le bail en dernier lieu consenti sera nul, en temps "qu'il empiète sur les dispositions du bail antérieurement consenti, et le porteur ou le "possesseur d'un bail ainsi annulé n'aura aucun droit de réclamer une indemnité ou "une compensation à raison de ce que son bail sera ainsi devenu nul."

Ce droit de propriété a été reconnu plus récemment par le gouvernement fédéral et d'une manière encore plus formelle.

Un bon nombre, pour ne pas dire la plupart des terrains de grèves traversés dans Lévis par l'embranchement de Saint-Charles ont été vendus par le gouvernement de Québec depuis 1867. Le gouvernement fédéral, qui a construit cet embranchement, a fait, moyennant des prix exorbitants, l'acquisition d'une partie des terrains ainsi vendus par le gouvernement de Québec. Il est évident que s'il n'avait pas reconnu les droits de la province à la propriété des terrains de grève, même dans le port de Québec, il n'aurait tenu aucun compte des ventes ainsi faites par les autorités provinciales, et aurait tout simplement poursuivi les propriétaires ou détenteurs en déguerpissement, sauf leur recours contre le gouvernement provincial. Or, dans les nombreuses causes de ces expropriations que le gouvernement fédéral a soumises à la décision des tribunaux, il n'a jamais révoqué en doute le droit de la province et de ces concessionnaires à la propriété de ces terrains de grève.

De tout ce qui précède il résulte clairement que par sa législation comme par ses actes administratifs le gouvernement fédéral a constamment et invariablement reconnu et admis les droits de la province à la propriété des terrains de grève, tel que déterminé par l'Acte de la confédération.

Non seulement les lots de grève ne sont point donnés par l'acte impérial, ni par aucun statut postérieur au gouvernement de la Puissance, mais ils sont donnés formellement et expressément par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, section 109, aux gouvernements des provinces, laquelle section dit:

"Toutes les terres, minéraux et réserves royales appartenant aux différentes "provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, lors de "l'union, etc..... appartiendront aux différentes provinces d'Ontario, Québec, la "Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, dans lesquels ils sont sis et situés....."

Cette clause est aussi générale que possible et donne toutes les terres situées dans la province de Québec, à la province de Québec. Or, les lots de grève sont des terres comme lits des rivières et des lacs, et conséquemment appartiennent à la province de Québec. Il n'y a point d'exception dans le droit, conséquemment il ne doit pas y en avoir de fait.

Et qu'on remarque bien la conséquence logique de la proximité des deux clauses dont il s'agit. La clause 108 donne au Canada les travaux et propriétés publics de chaque province énumérés dans la cédule 3, et immédiatement après, la clause 109 déclare, qu'au contraire, toutes les terres situées dans la province de Québec appartiennent à celle-ci. Il est bien évident, à toute personne qui lit attentivement ces deux clauses et la cédule 3, qu'à part les havres publics, tout ce que la clause 108 donne au gouvernement du Canada ce sont des travaux faits à prix d'argent, tandis que ce que donne la section 109 c'est le sol, la terre.

C'est bien ainsi, d'ailleurs, que l'a compris la cour suprême *re* La Reine et Robertson (2,) *Cartwright's Case on the B. N. A. Act*, 65 et *seq.*)

Citons les paroles mêmes de l'honorable juge en chef sir Wm. Ritchie:

" Tel étant l'état des choses lors de la confédération, je suis d'opinion que la " législation relative aux pêcheries de l'intérieur et des côtes de la mer que l'Acte de " l'Amérique du Nord avait en vue, n'avait pas trait à " la propriété et aux droits " civils," c'est-à-dire n'avait pas trait à la propriété du lit des rivières ou des pêche- " ries, ou des droits des particuliers dans ces pêcheries, mais aux matières affectant " les pêcheries en général et tendant à les réglementer, les protéger et les conserver, " matières d'un intérêt national et importantes pour le public, telles que la défense " de prendre du poisson à des saisons où il y a inconvénient à le faire, d'une manière " dommageable ou avec des appareils destructeurs, les lois relatives à l'amélioration " et à l'accroissement des pêcheries, en d'autres termes, des lois générales destinées à " faire bénéficier les propriétaires de pêcheries et le public en général qui est intéressé " dans les pêcheries comme source de richesse nationale ou provinciale; enfin les lois " relatives aux pêcheries telles que celles que les législatures provinciales, lors de la " confédération et avant, avaient l'habitude de passer pour la réglementation, la con- " servation et la protection de ces pêcheries, dans lesquelles il ne peut pas être " question de la propriété du poisson ou du droit de sortir le poisson de l'eau et d'en " faire la propriété de celui qui le sort ainsi de l'eau. La propriété des pêcheries ou " du droit de prendre du poisson étant aussi bien la propriété de la province ou de " l'individu que l'est le terrain hors de l'eau ou le terrain recouvert par l'eau, je ne " puis découvrir le moindre indice de l'intention, de la part du parlement impérial, " de transporter au gouvernement du Canada la propriété du lit des cours d'eau ou " des pêcheries incidentes à la propriété de ces terrains, appartenant lors de la confé- " dération soit aux provinces, soit aux particuliers, ou de conférer au parlement du " Canada le droit de se les approprier ou d'en disposer et de recevoir pour ces pêche- " ries des loyers considérables, ce qui résulterait indubitablement de la propriété ou " des accessoires de cette propriété à laquelle le Canada n'a pas l'ombre d'un droit; " mais au contraire, je trouve que tous les droits de propriété qu'il avait l'intention " de conférer au Canada sont énumérés d'une manière spécifique. Je ne puis pas non " plus découvrir le moindre indice de l'intention de dépouiller soit les provinces, soit " les particuliers de leurs droits de propriétés dans leurs propriétés respectives, ou, " en d'autres termes, qu'on avait l'intention de séparer les terrains de leurs acces- " soires et que les terrains continueraient à appartenir aux provinces et aux conces- " sionnaires de la couronne, et que le droit incident de faire la pêche appartiendrait

" au Canada ou serait à sa disposition. Il m'est impossible de voir comment le Canada, " qui n'a jamais possédé de terrain et par conséquent n'a jamais eu de droit de pêche " comme accessoire de droit de propriété, sans concession statutaire ou autre, sans un " mot dans le statut indiquant la moindre intention de conférer le droit de propriété " ou de pêche au Dominion, sans un mot définisant ou limitant le droit des provinces " dans les terres publiques, pourrait maintenant prétendre avec succès avoir le droit de " réclamer un intérêt lucratif dans ces pêcheries et l'autorité voulue pour traiter ces " droits de pêche comme la propriété du Canada et prétendre louer ces droits ou les " mettre sous licence moyennant des loyers annuels considérables et en employer les " produits à l'usage du Canada. J'ai déjà eu l'occasion d'observer que les propriétés " et les travaux publics de chaque province que l'on voulait qui fussent la propriété " du Canada sont énumérés dans la cédule 3, et que ni les expressions formelles ni la " construction la plus forcée ne peut vouloir dire qu'on a eu l'intention de donner au " Canada les terres publiques des provinces et leurs accessoires, et que les termes " formels de la section 117 établissent d'une manière claire et non équivoque que les " provinces doivent conserver respectivement toutes les propriétés publiques dont il " n'est pas autrement disposé par le statut et que, comme pour mettre la question " hors de tout doute, la section 109 décrète que toutes les terres, mines, etc., appar- " tenant aux différentes provinces, et toutes les sommes alors dues et payables pour " ces terres, mines, etc., appartiendront aux différentes provinces dans lesquelles ils " sont situés et exigibles, sujet aux charges dont ils sont grévés ainsi qu'à tous intérêts " autres que ceux que peut y avoir la province.

" Je répète ce que j'ai dit dans une autre occasion, que lors de la confédération " tout le controle, l'administration et l'aliénation des terres de la couronne et du " produit du domaine public étaient confiés au conseil exécutif des gouvernements " provinciaux, en tant que représentant la couronne, pour le profit des provinces " respectivement, et au contrôle législatif des législatures provinciales, de sorte que " les terres de la couronne, bien qu'étant au nom de la reine, étaient avec leurs acces- " soires et leurs dépendances, pour toutes les fins, la propriété publique des différentes " provinces dans lesquelles elles étaient situées, et le statut impérial, dans un langage " clair et non ambigu, déclare, comme nous l'avons vu, qu'après la confédération cette " propriété continua d'être la propriété des provinces, et je ne vois aucune intention " d'enlever aux législatures provinciales tout pouvoir législatif, sur la propriété et " les droits civils dans les pêcheries, tel que nous les traitons maintenant, et de donner " ainsi au parlement du Canada le droit de dépouiller les provinces ou les individus " de leur droit de propriété dans ces choses et de transporter ce droit ou la jouissance " de ce droit à d'autres, tel que la licence en question le comporte. (Pages 93, 94 et 95.)

" Comme conséquence nécessaire de ce que je viens de dire, le ministre de la " marine et des pêcheries n'a pas le droit de louer le lit d'une rivière telle que celle " qui nous occupe, quand cette rivière traverse des terrains concédés ou non concédés, " et je suis également convaincu que le parlement du Canada n'a ni le pouvoir légis- " latif ni le droit d'accorder, à l'encontre du propriétaire, un permi de pêche, comme " étant un privilège ou un droit distinct du droit de propriété du sol, que ce sol soit " la propriété de la province ou d'un particulier. Je ne puis pas concevoir comment " il serait possible au ministre des pêcheries d'avoir ce pouvoir à l'égard des terrains " qui sont la propriété de la province et de ne pas avoir le même pouvoir à l'égard " des terrains qui sont la propriété des particuliers; ce privilège ou ce droit appar- " tient aux particuliers en vertu de la propriété qu'ils ont du lit du cours d'eau, cette " propriété ils l'obtiennent en vertu de la concession faite par le gouvernement fédéral : " pourquoi, alors, la province n'aurait-elle pas le même privilège et le même droit " en vertu de la propriété qu'elle a du sol, des berges et du lit de la rivière ? (Pages " 96 et 97.)

" Peut-on contester qu'en vertu de la section 109 les berges et les lits de " toutes les rivières et de tous les cours d'eau non concédés appartiennent aux " différentes provinces ? Où trouve-t-on le texte qui détache le droit aux pêcheries " de la propriété ou du titre au sol ou au lit de ces rivières, ou qui altère " d'une manière quelconque le titre ou la propriété des terrains, y compris les

" berges et les lits des rivières traversant ces terrains, ou aucun des droits à ces " titres ou à cette propriété? (Pages 97 et 98.)

Ne semble-t-il point, en lisant ces paroles du juge en chef, que Son Honneur a voulu prévenir toute fausse interprétation qui pourrait être donnée de la décision *re* Holman et Green? et qu'avec cette distinction si fortement accentuée entre le droit propriété appartenant aux provinces, et le droit de contrôle, appartenant à la puissance, il a condamné d'avance, l'application que l'Ordre en Conseil du mois de juin dernier fait, erronément, je le soumets respectueusement, de la décision *re* Holman *vs* Green.

Cette distinction est encore plus fortement accentuée par Son Honneur le juge Fournier, dans les remarques suivantes:

" Dans une cause assez récente, j'ai eu occasion de dire, et je le répète, que le " gouvernement a sans doute le pouvoir de toucher incidemment à des matières qui " sont de la juridiction des provinces, mais dans mon opinion ce pouvoir ne s'étend " pas au delà de ce qui est raisonnable et nécessaire à une législature ayant unique- " ment pour but le légitime exercice d'un pouvoir conféré au gouvernement fédéral. " Cette règle, pas plus qu'aucune autre, ne peut être d'une application générale. " Toutefois, appliquée à la question actuelle, je crois qu'il est facile de concilier les " intérêts respectifs des deux gouvernements.

"La sec. 91. A. B. N. 1887, s. s. 12, en donnant au gouvernement fédéral le " pouvoir de légiférer sur les pêcheries, ne lui attribue pas le droit de propriété. Il " ne les enlève pas des propriétaires ou possesseurs d'alors pour se les approprier. " Ce n'est pas ainsi non plus que cette section a été interprétée par l'Acte 31. Vict. " chap. 60, passé très peu de temps après l'acte de la confédération. La section 2 " déclare expressément que, le ministre de la marine et des pêcheries pourra, lorsque " le droit exclusif de pêcher n'existe pas déjà, en vertu de la loi, émettre ou autoriser " l'émission de baux ou licences de pêche pour pêcher en tout endroit ou se fait la " pêche."

" Comme on le voit les droits de tous ceux qui avaient un intérêt ou une propriété " dans les pêcheries sont respectés. Sous le rapport du droit de propriété, ni l'acte " fédéral ni l'acte des pêcheries n'ont fait de changement à l'état de chose existant " avant la confédération. La propriété est demeurée où elle était auparavant. Il n'y " a donc sous ce rapport aucun empiétement de la part du pouvoir fédéral. Si l'action " du département de la marine n'a pas été conforme à ce principe, comme dans le cas " actuel, cette action est nulle."

" Tout en respectant le droit de pêche comme propriété, le gouvernement fédéral " ne peut-il pas exercer dans l'intérêt général de la Puissance un droit de surveillance " et de protection? Je crois que oui, et que c'est là précisement le but des pouvoirs " législatifs qui lui ont été conférés à ce sujet. Il n'y a, suivant moi, aucune incom- " patibilité de l'exercice du droit de pêche comme droit de propriété en d'autres " mains que celles du gouvernement."

" (Pages 112 à 113.)

La conclusion de l'ordre en conseil du mois de juin dernier que j'ai l'honneur de discuter dans le moment, ne peut être acceptée qu'avec toutes ses conséquences logiques, et l'une de ces conséquences qui s'impose nécessairement, c'est que toutes les rivières appartiennent au Dominion, en vertu du texte anglais du paragraphe 5 de la cédule 3, de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui se lit comme suit:

" *Rivers and lake improvements.*"

Je dis "du texte anglais" avec intention, car il paraît y avoir une différence essentielle entre ce texte et le texte français, qui se lit comme suit:

" Améliorations sur les lacs et rivières."

Il est bien évident que par le texte français la propriété des rivières n'est point donnée au Dominion, mais seulement les améliorations faites sur les lacs et rivières.

Je ne suis point prêt à admettre que le texte anglais, interprété d'après les règles ordinaires, concède le droit de propriété au Dominion sur les rivières; mais je dis que ce serait la conséquence de la conclusion du dit ordre en conseil; difficulté d'interprétation à laquelle peut donner lieu le texte anglais, difficulté facilement

surmontée, vient de ce que le mot "*rivers*" est au pluriel au lieu d'être au singulier, comme le mot "*lake.*" Il est assez intéressant de rechercher comment cet "s" est arrivé là. J'ai sous les yeux le texte même du bill H. L., tel qu'introduit à la Chambre des Lords, le 12 février 1867, et je suis forcé d'avouer que le malencontreux "s" s'y trouve. Mais il est juste de remarquer que c'est la première fois qu'il fait son apparition.

En effet, le texte anglais de la 55ème résolution de la conférence de Québec, 1867, se lit comme suit :

"1.....
"2.....
"3.....
"4.....
"5. *River and lake improvements*": et si l'on regarde le journal de l'Assemblée législative du Canada du 14 mars 1865, version anglaise, page 208, l'on trouve l'adresse à Sa Majesté, telle que votée par la chambre et contenant l'article 5, dans les termes suivants:

"*River and lake improvements.*"

D'un autre côté, à chacune de ces phrases, la version française est restée la même, savoir :

"Améliorations sur les lacs et rivières." Et enfin, quand le statut impérial, nous donnant la constitution actuelle est revenu d'Angleterre, il a été inséré dans les Statuts du Canada et dans les deux langues, et l'on peut dire, avec raison, que ce sont les autorités fédérales qui se sont chargées de nous donner la traduction française du texte anglais de ce statut important, qu'elles sont non seulement les auteurs de cette traduction, mais qu'elles en sont encore responsables. Or, dans les Statuts du Canada de 1867, première partie, 31 Vic., on trouve dans la cédule 3, page 41, les mots suivants :

"5. Améliorations sur les lacs et rivières."

Il est bien permis de conclure de tous ces faits que la présence de l'"s" dans le mot anglais "*rivers*" est une pure erreur typographique.

Ce sont bien là les idées exprimées par Son Honneur le juge Gwyne devant la cour d'échiquier, dans cette même cause de la Reine et Robertson, (2 *Cartwright's cases on the B. N. A. Act*, 144), quand il dit:

"Il est vrai que l'on a soutenu, mais peu sérieusement, je crois, que d'après "l'article 108 de l'Acte de l'A. B. du N., et le 5me article de la cédule 3 annexée "à l'acte, savoir: "Améliorations aux rivières et aux lacs," le lit et le sol du "Miramichi, de même que les lits et le sol de toutes les rivières du Dominion, sont "déclarés être "la propriété du Canada." Le seul fondement sur lequel repose cette "prétention, c'est que le mot "rivières," tel qu'imprimé dans la cédule, est au "pluriel, pendant que le mot "lac" est au singulier, et que si l'on eût eu l'inten-"tion que le mot "améliorations" se rapportât à celle-là comme à celui-ci, on "aurait imprimé "rivière" au singulier comme le mot "lac." A quoi on a "répondu que l'absence d'une virgule après le mot "rivières" fournissait un argu-"ment tout aussi valable, que l'intention était que le mot "améliorations" se rap-"portât, dans la lecture, au mot "rivières" tout comme au mot "lac," nonobstant "l'affixe d'une "s" finale au premier. J'avoue que les deux raisonnements me "paraissent d'égale force à peu près, et je ne pense pas que nous ayons rien à gagner "à rechercher si l'affixe de la lettre "s" ou l'émission d'une virgule est le fait de "l'imprimeur ou du Parlement, car, aux termes de l'article 108 de l'acte il est clair "que les choses dont cet article reconnaît la propriété au Canada, sont les travaux "et propriétés de caractère public appartenant à chaque province énumérés dans la "cédule 3. Lors même donc que le mot serait imprimé "rivières" dans la cédule "3, le résultat serait le même, et le mot "améliorations" doit se lire comme s'y "rattachant, pour indiquer les "travaux publics" qui, ayant appartenu à la province "où ils se trouvaient, ont été déclarés propriété du Canada."

Il n'est pas nécessaire, je crois, d'insister d'avantage, et j'ose espérer que ces considérations, offertes avec tout le respect dû à l'honorable ministre de la justice,

l'engageront à examiner de nouveau cette question importante, qui intéresse à un si haut dégré les provinces confédérées. Je me permettrai d'exprimer l'espoir qu'après l'avoir ré-examinée, avec toute l'attention que cette question mérite et tout le soin que les hautes connaissances de l'honorable ministre me font espérer qu'il lui donnera, il arrivera facilement à la conclusion que les autorités fédérales doivent retirer les conclusions prises dans le dit ordre en conseil du mois de juin dernier, pour s'en tenir exclusivement à celle de l'ordre en conseil de 1870.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Honneur, le très humble et dévoué premier ministre.

(Signé,) HONORÉ MERCIER.

RÉPONSE

(87)

À un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1890.—Copie du rapport de l'enquête ordonnée par le département de la marine pour s'enquérir des faits relatifs à la perte du bateau à vapeur *Quinté*, incendié dans le cours de l'automne de 1887, et des témoignages pris lors de cette enquête.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'État.

OTTAWA, 27 février 1890.

MATIÈRES.

N° 1. Copie des témoignages.
N° 2. Jugement de la commission d'enquête.

N° 1.

TÉMOIGNAGES

Pris à l'enquête concernant l'incendie du bateau à vapeur *Quinté*, de Deseronto, devant les commissaires Thomas F. Taylor et Edward Adams.

DESERONTO, jeudi, 28 novembre 1889.

La séance s'ouvre à 9:30 de l'avant-midi. Sont présents : M. G. A. Browne, le capitaine D. B. Christie, et les commissaires. M. T. F. Taylor donne lecture, séance tenante, de l'arrêt qui constitue le tribunal d'enquête, ainsi que de l'article 9 de 49 Victoria, chapitre 81, Acte concernant les naufrages et les sauvetages.

Le Capitaine DUNCAN B. CHRISTIE est assermenté.

Je demeure à Picton ; je suis porteur d'un certificat (n° 310) de capitaine de bateaux à vapeur naviguant dans les eaux intérieures de moindre importance ; j'étais capitaine du bateau à vapeur *Quinté*, de Deseronto, dans la soirée du 23 octobre 1889 ; je faisais le trajet entre Picton et Trenton ; je quittai Picton à 6 heures du matin ce jour là, et je m'en retournais à Picton lorsque le bateau prit feu, ce qui était vers les 5:45 du soir ; j'arrive généralement à Picton vers les sept heures du soir et j'y passe toute la nuit ; c'était un bateau qui voyageait le jour et transportait fret et passagers ; son équipage se composait de 11 personnes en tout, savoir : le capitaine, le second, le commis, le mécanicien, un chauffeur, trois matelots, une cuisinière et son aide et une femme de chambre ; pas de gardien et pas de timonier ; tout l'équipage était à bord lorsque le feu éclata ; j'avais aussi environ neuf passagers à bord ; j'étais dans ma cabine lorsque le feu éclata, c'était, du passe-avant d'avant, la seconde à tribord sur le pont de manœuvre. La première connaissance que j'eus du feu fut du bruit que j'entendis sur le pont ; je sortis de ma chambre et vis les flammes sortir de vis-à-vis la chaudière et entourer le tambour du tuyau à vapeur à bâbord ; après être parti de Deseronto, environ cinq minutes, j'allai dans ma cabine. Il n'y avait pas alors d'apparence de feu. J'étais dans ma chambre depuis environ cinq minutes lorsque je sortis et que je vis le feu ; avant d'entrer dans ma chambre j'étais sur le

tillac, ayant la direction du bateau; je remis la direction du bateau au second, M. Collier, qui se trouvait dans le poste de la timonerie; dès que je vis le feu je m'emparai d'un boyau à incendie et j'essayai de le mettre dans l'écoutille donnant sur les feux; il y avait alors de l'eau dans les boyaux; c'étaient les boyaux de la pompe à bras. Je ne sais pas s'il y avait un autre jet d'eau dirigé sur le feu à ce moment, mais j'entendis fonctionner la petite pompe à incendie, mue par la vapeur; les matelots travaillaient à la pompe à bras; je ne pouvais dire combien ils étaient à cause de la densité de la fumée; lorsque je mis le boyau dans l'écoutille je descendis environ un pied sur le bois; il ne s'élevait pas alors de flammes; nous nous servons du bois connu sous le nom de bois en fagots; dès que je mis le pied sur le bois les flammes en surgirent et me forcèrent à reculer; je montai alors vers le poste de la timonerie et j'ordonnai au second d'échouer le bateau. Au moment où je quittai le pont de manœuvre je ne vis pas de feu à l'arrière; mais cette partie du bateau était remplie de fumée. Je m'engageai dans l'escalier de l'avant qui conduit au tillac; à compter du moment où je sortis de ma cabine, où je vis le feu et que j'ordonnai au second d'échouer le bateau il a pu s'écouler environ trois minutes; le peu de vent qu'il faisait était complètement en arrière; il faisait presque calme plat; nous étions environ à trois cents verges du rivage, à bâbord, ce qui était le rivage le plus rapproché lorsque je donnai des ordres au second. Je n'ai pas donné d'ordres au mécanicien, mais la machine fonctionnait comme à l'ordinaire; après que j'eus donné des ordres au second je redescendis au pont de manœuvre par le même chemin que j'étais venu. J'essayai alors d'atteindre l'arrière pour porter secours aux passagers; lorsque je quittai le second pour descendre je ne vis pas de feu en haut; je ne pouvais arriver aux passagers à l'arrière à cause du feu qu'il y avait en avant; je retournai alors sur le tillac; jusqu'à ce moment je ne vis rien de l'équipage et je ne donnai pas d'autres commandements que ceux que je donnai au second, lorsque je ne pouvais atteindre l'arrière à cause de la fumée et du feu qui avait gagné le pont. Je criai alors aux hommes de venir mettre une chaloupe à l'eau; je savais que les matelots étaient à l'avant; il ne vint qu'un homme aider à mettre la chaloupe à l'eau; la chaloupe vers laquelle nous nous dirigeâmes pour la mettre à la mer se trouvait à tribord en avant du tambour de la roue sur le tillac; c'était une chaloupe en bois; nous avions une chaloupe de sauvetage en tôle; nous mîmes la chaloupe en bois prête à être mise à l'eau, mais nous ne la descendîmes pas à cause du feu et de la fumée; je dus l'abandonner à cause du feu et descendre au pont de manœuvre. Le bateau s'était à ce moment échoué; je m'élançai alors à l'eau du tillac; je n'avais encore vu aucun des passagers jusqu'à ce moment; je vis alors quelques passagers dans l'eau et je vis aussi des matelots sur la rive; j'avais le visage et les mains partiellement brûlés lorsque je m'élançai à l'eau. Je crois que c'est en essayant de mettre la chaloupe à l'eau que j'ai été brûlé; lorsque je vis les passagers du rivage, j'allai à la nage jusqu'aux aubes des roues du bateau qui étaient alors arrêtées, pour tacher de sauver des passagers. J'aidai au col. Strong à sortir de l'eau et à se mettre dans la roue, lorsqu'une yole vint à notre secours; lorsque je découvris le feu je n'eus pas l'idée de commander à l'équipage de porter secours aux passagers en mettant les chaloupes à l'eau; je n'ai jamais donné d'instructions à mes hommes en vertu desquelles ils auraient connu ces choses eux-mêmes et auraient agi sans ordres de moi; je ne les ai jamais exercé au maniement des chaloupes de sauvetage; je ne sache pas que j'aie fait descendre les chaloupes de tout l'été; les ceintures de sauvetage en liège se trouvaient sur le tillac, empilées sans attaches dans deux chambres séparées à la tête de l'escalier; ces chambres portaient l'inscription "Ceintures de Sauvetage;" les planches de sauvetage étaient empilées sur le tillac en avant de l'arbre de couche de chaque côté du passage; il n'y avait pas de ceintures de sauvetage dans le salon où se trouvaient les passagers; il y avait une formule imprimée affichée dans cette pièce indiquant où se trouvaient les ceintures de sauvetage; je ne sais pas si les passagers avaient des ceintures de sauvetage; je ne sache pas que quelqu'un ait donné aux passagers des informations au sujet des ceintures de sauvetage, et je n'ai pas donné d'ordre de le faire; après avoir atteint le rivage je constatai que cinq passagers manquaient; depuis lors on n'a trouvé que deux cadavres sur les cinq; tous deux ont été retrouvés dans l'eau, un était brûlé et

l'autre ne l'était pas ; à mon avis ce bois en fagots n'est pas plus dangereux que tout autre combustible ; j'ai toujours brûlé ce combustible depuis que je suis à bord de ce bateau ; je n'ai aucune idée de l'origine du feu ; je ne puis en donner la cause ; à mon avis j'avais un équipage assez nombreux pour manœuvrer le bateau dans un cas d'éventualité ; j'avais trois chaloupes de sauvetage ; je crois que deux hommes pourraient mettre une chaloupe en tôle à l'eau ; je ne l'ai jamais fait avec deux hommes ; généralement je faisais exécuter cette manœuvre par quatre hommes ; je crois que j'avais un nombre d'hommes suffisant pour manœuvrer les trois chaloupes ; pendant le temps des excursions, lorsqu'on a lieu de s'attendre à un grand nombre de passagers nous prenons un mécanicien et un chauffeur supplémentaires, et la plupart du temps un matelot de plus ; dans ces moments-là les heures de travail sont plus nombreuses que d'habitude ; nous n'avons pas de gardien ; j'engage les matelots, le second, le cuisinier et la femme de chambre ; ma mère et mon frère étaient au nombre des passagers et parmi ceux qui ont péri ; lorsque je sortis de ma chambre la fumée était si épaisse que je ne pouvais voir s'il y avait un autre jet dirigé sur le feu, sauf celui que j'avais en main ; lorsque je m'élançai à l'eau de l'avant du bateau, c'était dans le but de sauver ma propre vie, le bateau étant tout en feu en ce moment. Le tonnage inscrit du *Quinté* était de 276 tonneaux ; il était la propriété de la *Deseronto Navigation Company* ; à compter du moment où le bateau quitta le quai à Deseronto, jusqu'à celui où les passagers se trouvèrent sur la grève, il s'est à peine écoulé vingt minutes, et à compter du moment où je vis le feu jusqu'à celui où je m'élançai à la nage il s'est écoulé environ cinq minutes ; la distance de Deseronto à l'endroit où le bateau s'est échoué est d'environ deux milles d'après le trajet suivi. Je ne pouvais atteindre d'autre chaloupe au moment où j'allai pour les mettre à la mer, que celle dont j'ai parlé précédemment ; un nombre suffisant de ceintures de sauvetage était à bord ; je ne puis me rappeler le nombre exact ; la formule n° 7, contenant les dispositions relatives à la sûreté des passagers à bord des bateaux à vapeur, était affichée partout dans le bateau. Mon certificat de capitaine et tous mes autres effets personnels ont été perdus.

DUNCAN B. CHRISTIE.

THOMAS SHORT est assermenté.

Je demeure à Hawkesbury, Ontario ; je suis porteur d'un certificat de 2me classe de mécanicien-chef, n° 344 ; j'étais mécanicien à bord du bateau à vapeur *Quinté* le soir de l'incendie ; j'ai passé l'été à bord ; je l'ai gréé ; j'étais dans la chambre des machines lorsqu'un passager vint me dire que le bateau était en feu ; je sortis alors de la chambre des machines et j'allai en avant de la chaudière à bâbord, et je regardai à travers le trou qui me servait pour regarder mes indicateurs d'eau, lorsque je vis un petit feu qui était, je crois, au plafonnage du bateau à bâbord, lorsque je vis cela je mis la pompe à bras en mouvement, aidé du chauffeur et de deux matelots ; je m'emparai du boyau moi-même, et j'en mis l'extrémité dans le petit trou vis-à-vis les indicateurs d'eau, en le faisant descendre vers les feux ; la pompe à bras était en avant de la chaudière ; j'allai alors mettre la petite pompe à incendie en mouvement et je criai aux hommes qui travaillaient à la pompe à bras de veiller au boyau de la pompe à vapeur ; à ce moment le feu et la fumée montaient par la chambre des machines ; je ne sais pas s'ils ont dirigé sur le feu le boyau de la pompe à vapeur ; la fumée et le feu sont survenus immédiatement ; je n'avais qu'un chauffeur dans le département des machines ; le chauffeur était dans l'ordinaire lorsque je lui ordonnai de prendre la pompe ; le chauffeur n'était pas dans la cale lorsque j'y découvris le feu ; lorsque je vis qu'il n'y avait pas moyen de sauver le bateau je demandai où était le capitaine, et qu'il vallait mieux échouer le bateau ; j'envoyai un des matelots dire au capitaine d'échouer le bateau ; voyant qu'il n'y allait pas assez vite, je me rendis moi-même sur le tillac et vis le capitaine vis-à-vis le poste de la timonerie qui commandait précisément au pilote de diriger directement le bateau pour l'échouer. Je retournai alors à la chambre des machines et constatai que je ne pouvais y rester ; je

partis mais revins de nouveau et ouvris complètement l'appareil d'alimentation; puis j'allai à l'arrière par le passage sur le pont de manœuvre et je me hissai sur le pont par le côté tout près d'une des chaloupes ; de là j'atteignis le tillac et courus en avant et sautai de nouveau sur le pont; je passai à travers les flammes pour arriver là; j'allai alors jusqu'à la pompe et je me laissai glisser jusqu'à l'ancre et m'élançai dans l'eau; à ce moment le bateau était échoué; il y avait environ trois pieds d'eau; j'avais le visage grillé; je n'ai pas stoppé la machine, mais une fois arrivé à terre je vis qu'elle était arrêtée; des petites embarcations vinrent à notre secours et recueillirent les passagers réfugiés dans la roue; nous nous servons de bois en faisceau pour combustible; je le crois aussi sûr que le pin dont on se sert généralement; règle générale on gardait le bois éloigné de cinq à six pieds de la chaudière; je ne puis expliquer la cause de l'incendie. Je crois que s'il y avait eu un autre chauffeur il aurait mieux valu, vu qu'il y aurait eu tout le temps un homme à faire la surveillance. Lorsque j'allais prendre mes repas le chauffeur surveillait la machine; il n'était pas compétent; il n'avait pas de certificat. Lorsque je n'étais pas de service il aurait dû y avoir un homme compétent pour prendre ma place, je crois que cela aurait été plus sûr ; je suis de service de 5.30 du matin à 8 heures du soir pendant nos voyages ordinaires. Mes pompes à incendie étaient toutes en bon état; il yavait une pompe à vapeur de 4 pouces à double effet, et une pompe à bras à double effet; je ne connais pas positivement sa grosseur. Les boyaux étaient tous en bon état ; je n'en connais pas la grosseur. Je ne sais pas si les passagers ont été avertis que le bateau était en feu ; je ne sais pas s'ils avaient des ceintures de sauvetage. La seule fois où je vis le capitaine fut lorsque je montai sur le tillac ; je n'ai pas entendu donner d'ordres ; je ne sais pas s'il y a des dispositions disciplinaires de prises pour l'équipage soit pour manœuvrer les chaloupes ou les pompes à incendie à bord dans un cas d'éventualité. Je voyais à ce que les pompes et les boyaux fussent tenus en bon état ; je n'ai jamais vu mettre les chaloupes à la mer pendant l'été ; elles auraient pu l'être hors de ma connaissance. Je n'ai jamais exercer l'équipage pour le service des pompes à incendie ; toutes les dispositions disciplinaires que je connaissais, c'est que j'avais le soin des pompes ; je ne connaissais pas d'autres dispositions ; je ne puis dire s'il y avait des formules n° 7, concernant la sureté des passagers ; je n'ai jamais reçu d'ordres du capitaine concernant les pompes ou les chaloupes de sauvetage ; une fois arrivé sur le rivage, je vis le capitaine dans une petite chaloupe sauvant les passagers. Lorsque nous quittâmes Deseronto il était 5.40 de l'après-midi à l'horloge de la chambre des machines ; je ne sais quelle heure il était lorsque j'atteignis le rivage après avoir quitté le bateau en feu. Pour ce qui est de mon département, je crois qu'il est nécessaire et plus sûr d'avoir un autre homme ; ce devrait être un mécanicien en second ; je n'ai jamais entendu le capitaine dire qu'il avait besoin de plus d'aide ; pendant le temps des excursions j'avais deux chauffeurs et un mécanicien en second ; je ne sache pas qu'on tenait des matières inflammables dans la cale ou au-dessous des ponts ; je n'avais qu'une lampe portative pour le service dans la cale ; je m'en étais servi aux portes des feux avant de quitter le quai antérieurement à l'accident ; je l'ai laissée allumée sous les soins du chauffeur ; je ne sais ce qui est arrivé de la lampe après cela ; nous nous servions d'huile de lard dans cette lampe ; j'avais l'habitude de nettoyer ces lampes moi-même; les chauffeurs les nettoyaient de temps à autre ; ce n'est pas l'habitude que le mécanicien nettoie les lampes, mais je le faisais parce qu'à mon avis le chauffeur avait suffisamment à faire sans cela ; ceci se rapporte aux lampes portatives ; ce sont des lampes à mèches libres ; j'ai perdu tous mes effets et mon certificat de mécanicien.

THOMAS SHORT.

James Collier est assermenté.

Je demeure à Picton ; j'ai un certificat de capitaine n° 318, pour les bateaux à vapeur et les voiliers naviguant sur les grandes eaux intérieures; j'étais second à bord du vapeur *Quinté* dans la soirée du 23 octobre 1889, lorsque ce bateau a été incendié; je remplissais ces fonctions à son bord depuis environ deux mois ; lorsque

le feu éclata j'étais dans le poste de la timonerie dirigeant et gouvernant le bateau ; c'était une partie de mes fonctions de gouverner le bateau ; nous nous partagions ce travail le capitaine et moi; nous n'avions pas de timonier ; la première notion que j'ai eue du fait que le bateau était en feu, c'est qu'un des matelots est monté avec les fanaux pour les mettre en place, lorsque j'entendis quelqu'un crier au feu. Je lui dis alors de descendre et de voir ce qui arrivait de mal, ce qu'il fit ; en même temps j'entendis la pompe se mettre en mouvement. Je quittai alors le poste et regardai par la charpente de la machine ; je vis que le bateau était tout en feu. Je retournai au poste de la timonerie et rencontrai un matelot qui me dit que le bateau était tout en feu. Je mis alors la barre à tribord et me dirigeai en plein sur terre; le matelot partit et me quitta; à peu près à ce moment là le capitaine me cria : Pour l'amour de Dieu mettez bâbord tout et échouez le bateau, il est tout en feu. Je lui fis faire le mouvement vers terre et je ne changeai pas de direction. Je restai au poste, le bateau s'échoua; lorsque le capitaine me cria il n'y avait pas de feu sur le tillac, n'importe qui aurait pu aller à l'arrière à ce moment là; lorsque le bateau s'échoua, et avant de quitter le poste de la timonerie, les flammes traversaient le poste. Je me dirigeai alors vers l'avant à travers une épaisse fumée et des flammes qui éclataient de temps à autre. Je n'atteignis pas l'extrémité de la proue, mais je me dirigeai sur le flanc du bateau et me jettai à l'eau ; j'ai eu la barbe et les sourcils affreusement brûlés. Je marchai jusqu'au rivage, il faisait presque calme; une fois arrivé sur la rive je rencontrai le capitaine, nous entendîmes crier une femme et le capitaine me dit : Mon Dieu ! c'est ma mère ! Le capitaine s'élança à l'eau et nagea jusqu'à la roue du bateau; survint en ce moment une chaloupe d'une goëlette, j'accourus leur crier de se rendre à la roue du bateau et d'y prendre les personnes. Avant que la chaloupe n'atteignit la roue le capitaine Christie sauta dedans et partit pour aller porter secours à une autre femme qui venait de sauter d'un châssis du salon dans l'eau ; ils la prirent et l'amenèrent au rivage en la traînant dans l'eau. Elle était brûlée, je ne sais jusqu'à quel point. J'aidai à la transporter de l'eau sur la rive. Je retournai à la yole et les hommes qui la montaient en sortirent, déclarant qu'ils craignaient que la chaudière éclata, et ils ne voulaient pas retourner. Le capitaine Christie, moi-même et John St. Peter, matelot, prîmes la yole et allâmes à l'arrière du bateau pour voir s'il s'y trouvait encore quelqu'un, nous ne vîmes personne, mais nous entendîmes un homme crier en dessous de la contre-rail à tribord, et nous eûmes beaucoup de difficulté à le sauver à cause de l'intensité de la chaleur ; je ne connaissais pas cet homme mais c'était un passager; je ne sais si l'équipage essaya de porter secours aux passagers avant que le bateau s'échouât; je n'ai pas du tout quitté le poste; le capitaine me quitta dès que nous eumes quitté le quai à Deseronto, pour aller souper; je ne le revis plus que sur le rivage après que le bateau eut été échoué; ainsi que je l'ai dit précédemment, je l'ai entendu me crier de diriger le bateau vers terre, mais je ne l'ai pas vu à compter du moment où j'entendis crier au feu pour la première fois, jusqu'après que le bateau eut été échoué; il a pu s'écouler environ cinq minutes; je n'ai jamais vu de ceintures de sauvetage en liège à bord du bateau, mais je suppose qu'elles étaient dans les deux pièces qui portaient l'inscription "Ceintures de Sauvetage"; ces chambres étaient sur le pont à la tête de l'escalier; pendant mon séjour à bord il n'y a jamais eu d'exercice pour mettre les chaloupes à la mer ou pour le service des pompes à incendie; on se servait des boyaux pour laver les ponts; je n'ai jamais eu d'ordre du capitaine de faire faire ces exercices aux hommes; je n'ai jamais vu mettre les chaloupes à la mer pendant mon séjour à bord; le bateau avait tout ce qu'il fallait en fait de pompes et de boyaux, en cas de feu, et le tout était en bon état; à mon avis le *Quinté*, pour le trajet qu'il avait à faire, avait un équipage suffisant; je me suis trouvé à bord du *Quinté*, en qualité de second, lorsqu'il y avait le nombre complet de passagers; le capitaine et le second se remplaçaient à tour de rôle à la timonerie lorsqu'une excursion était à bord; règle générale nous étions tous deux à la timonerie; je veux dire par là qu'un était dans le poste et que l'autre était en dehors, en devant du poste; nous laissions le soin des passagers au commis; celui-ci veillait aux passerelles et aux passagers jusqu'à ce que le capitaine descendit, mais déjà il y avait un certain nombre de passagers à terre ; le combustible employé dans

ce vapeur était du bois en fagots ; il est plus exposé à prendre feu si une flammèche y tombait que tout autre combustible ; je crois que le bois était assez éloigné de la chaudière pour garantir toute sureté ; le pont au-dessus de la chaudière était d'environ huit pouces de la chaudière ; je crois que si l'on avait fait un effort lorsque l'on découvrit le feu, on aurait eu assez de temps pour lancer une chaloupe ; je crois que lorsque je regardai en bas et que j'y vis le feu, le meilleur moyen de sauver les passagers était celui que nous avons pris, d'échouer le bateau ; le feu était assez éloigné lorsque je regardai ; je ne puis absolument pas expliquer l'origine du feu ; il n'y avait pas de gardien à bord ; je crois qu'un bateau à passagers de ce tonnage devrait avoir un gardien ; nous en avons toujours eu un sur les bateaux à vapeur à passagers dont j'ai eu la direction ; les devoirs du gardien étaient de veiller aux lampes, d'aider au bois, et d'exercer une surveillance générale sur le bateau du soleil couchant au soleil levant ; lorsque le *Quinté* prit feu c'était passablement après le coucher du soleil, il commençait à faire noir ; lorsque le *Quinté* avait son nombre complet de passagers à bord il y avait deux hommes de plus, savoir : un mécanicien en second et un chauffeur ; il n'y avait pas de matelots supplémentaires ; j'ai séjourné à bord du *Quinté* à compter du 14 août jusqu'au 23 octobre, soir pendant lequel eut lieu l'incendie. Le capitaine Christie et moi étions tous deux de surveillance lorsque le nombre des passagers était au complet ; si quelque-chose arrivait parmi les passagers le commis venait toujours avertir le capitaine ; celui-ci descendait alors et s'occupait de l'affaire ; je ne pourrais dire que le bateau était toujours bien amarré au quai avant que les passe-avants fussent ouverts ; les ordres du capitaine étaient que ces portes ne devaient pas s'ouvrir avant, mais je l'ai souvent entendu grommeler à ce sujet, voulant parler des passagers sautant à terre avant que les portes fussent enlevées, le capitaine était à ce moment à la cloche du pont ; les cordons de sonnettes et la corde du sifflet sont en dehors et en dedans de la timonerie à la foi. J'ai perdu tous mes effets et je crois avoir aussi perdu mon certificat.

JAMES COLLIER.

La séance est levée à 10 heures du soir.

DESERONTO, 29 novembre 1889.

La séance s'ouvre à 9.40 dans l'avant-midi.

JOHN SAINT-PETER est assermenté :

Je demeure à Picton, Ontario ; j'étais à bord du vapeur *Quinté* le soir que ce bateau a brûlé. J'étais matelot ; j'ai travaillé à son bord pendant quatre saisons ; lorsque je vis le feu pour la première fois il y avait environ cinq minutes que le bateau était parti du quai de Deseronto ; lorsque j'entendis crier au feu pour la première fois j'étais sur le tillac à mettre les fanaux ; je les mis en place ; lorsque j'entendis l'alarme je descendis à la course au pont de manœuvre ; le bateau semblait tout en feu vers le pont de manœuvre ; je n'y vis personne ; si quelqu'un se fût trouvé en avant j'aurais pu le voir ; les flammes sortaient alors par l'écoutille ; je n'ai vu personne en descendant du tillac, lorsque je vis que le bateau était en feu ; je retournai alors sur le tillac et j'entendis là le capitaine crier : " Dirigez le bateau sur terre." Je n'ai pas vu le capitaine, j'ai supposé qu'il s'adressait au second ; la fumée était bien épaisse ; d'après le son de voix j'ai cru qu'il était sur le tillac. Je me trouvais alors dans le poste de la timonerie, je m'emparai de la roue et je la mis à tribord, le second s'y trouvait dans le même moment, mais il avait lâché la roue ; le second était à ce moment à renverser la roue après que celle-ci eût été mise à tribord. Je vis alors le capitaine sur le pont en avant ; il me cria de couper les cordes de la chaloupe de sauvetage, ce que je fis. C'était un merlin qui attachait la chaloupe au pont. Pendant ce temps-là le capitaine m'avait rejoint ; j'ébranlai un des garants du palan et le capitaine l'autre. Je me retournai et criai : " Venez ici, camarades, et aidez-nous," parlant aux autres matelots, mais je ne les vis pas et personne ne vint à notre secours. Je voulus revenir à la chaloupe mais je ne le pus ; il y avait tant de flammes et de fumée que je n'ai pu voir la chaloupe ; je n'ai pas vu le capitaine

non plus ; je descendis sur le pont. J'ai appelé les autres matelots moi-même ; le capitaine ne m'a pas ordonné de le faire ; la raison que j'avais de les appeler c'est qu'un homme pouvait descendre dans la chaloupe qui était en bois et deux pouvaient la mettre à la mer ; je ne pouvais arriver aux autres chaloupes, elles étaient toutes en feu ; une fois rendu sur le pont je m'élançai pour aller en arrière par le salon ; je ne pus atteindre l'arrière à cause de la fumée et des flammes ; je ne fis qu'un pas en dedans de la porte ; une des portes était ouverte et j'ouvris l'autre. Je sortis alors sur le pont en avant ; c'était au moment où le bateau s'échouait ; je pouvais voir le rivage tout près ; je n'ai pas eu de difficulté à atteindre le pont de l'avant ; une fois rendu sur le pont de l'avant ; je ne fis rien autre chose que de me tenir prêt au moment où le bateau toucherait terre. Lorsque le bateau toucha la rive, je sautai dans environ un pied d'eau ; à compter du moment où j'entendis l'alarme du feu jusqu'au moment où le bateau s'échoua il ne s'est pas écoulé plus de cinq minutes ; à compter du moment où je quittai le capitaine à la chaloupe jusqu'au moment où je sautai à terre je ne vis personne qu'un des matelots ; il courait vers l'avant pour se diriger vers le rivage ; il a sauté avant moi ; nous sommes les deux premiers qui sont sautés du bateau ; je sautai à tribord de l'arrière et je courus vers la rive par le bâbord ; je vis venir une petite chaloupe et lui criai d'approcher, ce qu'ils firent en allant à la roue du vapeur où cinq personnes s'y trouvaient, soit réfugiées dans les aubes ou autour ; la roue était alors arrêtée ; le capitaine Christie, qui était à la roue, monta dans la petite chaloupe et alla à l'arrière du vapeur recueillir une femme qui était dans l'eau ; une fois que j'eus sauté à terre le capitaine est celui qui sauta après moi, il alla à bâbord du vapeur et nagea jusqu'à la roue ; je vis aussi le second sauter à terre, ce fut le dernier à sortir du bateau, la petite chaloupe vint à terre après avoir récueilli la femme à l'arrière du vapeur ; une petite chaloupe de pêcheurs survint alors et alla chercher ceux qui se tenaient aux aubes de la roue. J'étais sur la rive lorsque ces personnes arrivèrent ; aucune d'elles n'avaient de ceinture de sauvetage. Le capitaine Christie, le second et moi prîmes place dans la yole. J'y montai sur l'ordre du capitaine ; nous fîmes le tour de l'arrière du vapeur pour arriver à tribord, où nous trouvâmes un homme qui se tenait aux liens qui appuient le contre-rail ; c'est avec beaucoup de peine que nous réussîmes à l'avoir à cause de l'intensité de la chaleur ; une fois que nous l'avons eu ramené à terre nous y sommes restés quelque temps ; à ma connaissance l'équipage n'a jamais été exercé à descendre les chaloupes ; je n'ai jamais reçu d'ordres de le faire ; je n'ai jamais vu, cet été, les chaloupes être mises à la mer ; il n'y a jamais eu d'exercice à bord du vapeur pour le service des boyaux ou de tout autre appareil en cas d'incendie ; on ne m'a jamais indiqué un poste particulier à bord du bateau en cas d'accident ; il y avait des ceintures de sauvetage dans le bateau ; elles se trouvaient dans deux chambres à la tête de l'escalier qui conduit au salon sur le pont ; nous n'avions pas de ceintures de sauvetage dans le gaillard d'avant où couchent les hommes ; je n'ai jamais vu de ceintures de sauvetage dans le salon de l'arrière ; nous avions des planches de sauvetage à bord ; elles se trouvaient sur le pont de manœuvre en avant de l'arbre de couche ; elles étaient à la main ; le combustible dont nous nous servions à bord était du bois en faisceau ; la plus grande partie se trouvait dans la cale des feux et un peu sur le pont de manœuvre ; le bois dans la cale était à environ trois pieds de la chaudière ; ce qui était sur le pont était en avant ; il y en avait sur le pont au moment du feu ; mon avis est que le bois en faisceau est beaucoup plus inflammable que le bois de chauffage ordinaire. Je ne sais comment le feu a originé. Pendant l'incendie je n'ai reçu aucun ordre des officiers qui avaient la direction du bateau, concernant les passagers ; une personne de l'équipage manquait, la femme de chambre, ainsi que trois passagers ; on a retrouvé, je crois, un cadavre affreusement brulé. Je n'ai jamais entendu qui que ce soit de l'équipage se plaindre du manque d'aide, sauf lors des excursions, le soir ; dans ces circonstances j'ai entendu le chauffeur murmurer et dire qu'il ne chaufferait pas le bateau la nuit ; je n'ai jamais entendu le mécanicien dire un mot au sujet de l'insuffisance du nombre de l'équipage ; lorsque le chauffeur se plaignait on lui donnait un homme pour l'aider ; lorsque le bateau faisait ses voyages ordinaires les heures de travail du chauffeur étaient de 5

heures du matin à 7 heures du soir ; nous avions l'habitude de faire des excursions le soir, de temps à autre, notre course ordinaire une fois faite ; règle générale on mettait toujours un chauffeur supplémentaire dans ces circonstances.

JOHN SAINT-PETER.

THOMAS KEMSLEY est assermenté.

Je demeure à Picton, Ontario; j'étais à bord du *Quinté* le soir que ce bateau a été incendié ; j'étais chauffeur ; j'étais à bord depuis le commencement de la navigation; lorsque j'ai appris que le bateau était en feu j'étais dans l'ordinaire à prendre mon souper ; le mécanicien m'appela et me dit qu'il y avait du feu dans la cale; il ne s'était pas écoulé quatre minutes à compter du moment où je sortis de la cale jusqu'au moment où il m'appela ; j'étais à alimenter mes feux lorsque le bateau quitta le quai à Deseronto, après quoi je me levai dans la cale et vins sur le pont; je ne remarquai pas d'apparence de feu dans la cale en montant; nous brûlons du bois en fagots ; le bois était emmagasiné à 3 ou 4 pieds de la chaudière, c'est ainsi qu'il a passé tout l'été; il n'y avait pas de déchets de cotton dans la soute aux feux ; il y avait un sac rempli de coton neuf à environ 10 pieds en arrière de la chaudière ; on ne gardait pas de pétrole ou aucune autre matière inflammable dans la soute aux feux, sauf le bois ; je ne crois pas qu'il y en eut sur le pont, à l'exception de ce qui se trouvait dans la chambre aux lampes ; cette pièce était doublée à l'intérieur en fer-blanc ou en tôle galvanisée; j'avais l'habitude d'avoir une lampe portative dans la soute aux feux ; j'en avais une ce soir là ; elle était allumée ; elle était toujours allumée pendant que le bateau était en marche ; cette lampe était posée au-dessous du manomètre, à côté d'un étai, lorsque je sortis de la soute aux feux ; la distance de la lampe au pont était d'environ 2½ à 3 pieds ; avant de quitter le quai à Deseronto le mécanicien et moi nous nous sommes servis d'une autre lampe portative pour arranger les portes du fourneau (le témoin, après avoir réfléchi, déclare qu'il n'est pas sûr de ce fait, il croit plutôt que c'est la première lampe déposée au-dessous du manomètre dont ils se sont servis aux portes du fourneau) ; j'ai la certitude que lorsque je quittai la soute aux feux cette lampe était à sa place ordinaire et qu'elle était allumée, et il s'écoula quatre minutes avant que le mécanicien m'appela et me dit que le bateau était en feu ; lorsque je sortis de l'ordinaire je courus à l'écoutille de la soute aux feux et sautai sur le bois ; je suppose que c'était à trois pieds du bois ; je regardai en bas et vis que le bateau était en feu à bâbord ; le feu semblait venir de dessous le bois, tout près des parois du bateau ; parfois, quand j'ouvrais les portes du fourneau pour faire du feu, des étincelles volaient dans différentes directions ; la dernière fois que je fis du feu ce fut, je crois, à Northport ; il peut se faire que des étincelles soient sorties du fourneau et soient tombées parmi le bois ; depuis le moment où j'ai fait du feu à Northport jusqu'à celui où on a découvert que le bateau était en feu il a pu s'écouler une heure ; la pile de bois qui était en feu lorsque je découvris l'incendie se composait du bois le plus sec que nous eussions à bord, et il se trouvait dans la cale depuis quelque temps, vu qu'on ne se servait de cette pile qu'en cas d'éventualité ; tout le bois était sain et sec ; dans cette espèce de bois il y a une grande quantité de bran de scie et de petits morceaux qui s'accumule dans la cale et qui prend feu très facilement; je gardais un balai et une pelle pour enlever ce bran de scie ; ce bois en fagots est plus inflammable que tout autre bois dont j'aie jamais fait usage; j'ai employé le bois en fagots, ci et là, pendant sept étés; lorsque je chauffais à bord du vapeur *Armenia* on employait du bois en fagots ; il prit feu une nuit alors que je n'étais pas de service, mais l'incendie fut éteint avant qu'il y eut des dommages, une pile fut considérablement endommagée; je n'ai jamais su que le *Quinté* ait pris feu dans la cale avant le soir où il a brûlé ; lorsque je vis que je ne pouvais rien faire dans la cale après avoir sauté sur le bois, je revins et dit au mécanicien que je ne pouvais rien faire en bas ; il me dit d'appliquer la pompe, j'ouvris la clef du boyau sur le pont à bâbord et commençai à mettre la pompe à bras en mouvement, aidé de Jim Juby, matelot ; nous travaillâmes à la pompe à bras jusqu'à ce que le feu et la fumée nous forcèrent à reculer ; je suis bien certain que c'est le

mécanicien qui mit le boyau de la pompe à bras dans l'écoutille du pont de la chaudière pour le faire arriver dans la soute aux feux; je ne sais pas si le boyau a été enlevé de là pendant que j'y étais; pendant que je pompais je vis le capitaine entrer par la porte du passage à tribord; je n'ai pas entendu le capitaine dire un mot, mais il sortit de nouveau; c'est juste au moment où nous avons dû abandonner la pompe; lorsque nous quittâmes la pompe nous allâmes en avant du pont de manœuvre; pour ce qui est du boyau de la pompe à vapeur je ne sais quelle lance était employée, vu qu'il y en avait deux à tribord et une à bâbord; je ne pourrais dire si la pompe à vapeur lançait un jet d'eau sur le feu, la chose aurait pu avoir lieu sans que je le sus; je sais que la pompe à vapeur fonctionnait par le son qu'elle rendait; à aucun moment je n'ai vu le capitaine prendre le boyau; il aurait pu le faire sans ma connaissance; lorsque nous allâmes en avant sur le pont de manœuvre, nous nous sommes arrêtés quelques secondes, quand le capitaine descendit du pont; il cria: Tout le monde sur le pont; je m'élançai en arrière de lui, mais je ne pouvais le voir à cause de la fumée; croyant qu'il était allé sur le tillac j'y montai, mais ne pus le voir; je demeurai sur le tillac une seconde ou deux, quand survint le mécanicien; à ce moment le bateau était sur le point de s'échouer; lorsqu'il s'échoua je sautai sur le pont et de là dans l'eau, dont l'épaisseur était d'environ 4 pieds, et je constatai que je m'étais fracturé la jambe et j'eus beaucoup de difficultés à atteindre le rivage; j'appelai de l'aide, mais je n'en eu qu'une fois rendu à terre; j'avais le visage et les mains bien brûlés; il y avait des hommes de l'équipage sur la rive avant que j'y fus, entre autres le commis; je ne vis pas à ce moment là de passagers sur la rive; ne vis personne avec une ceinture de sauvetage; je vis une ceinture de sauvetage déposée sur la grève tout près de l'eau lorsque j'arrivai à terre; je n'ai jamais vu de ceintures de sauvetage dans le gaillard d'avant; je sais qu'il y avait des ceintures de sauvetage à bord; je ne sais pas si quelqu'un de l'équipage est allé avertir les passagers que le bateau était en feu, et je n'ai pas entendu d'ordre à cet effet; j'étais seul de chauffeur à ce moment là; il me fallait me mettre au travail à cinq heures du matin pour lever la vapeur; généralement mon travail était fini vers 7.30 du soir pendant les voyages ordinaires. J'avais aussi à nettoyer la machine, à part du chauffage; j'aidais aussi à entrer le bois; j'étais à la disposition du mécanicien en tout temps entre les heures que je viens de mentionner; d'après mon engagement il était entendu que lorsque le bateau faisait son trajet régulier je devais être seul de chauffeur; cet engagement fut fait par M. G. A. Browne, qui est censé être le gérant de la compagnie; je n'ai jamais eu de correspondance ou fait d'arrangements avec le mécanicien concernant ma position de chauffeur; je crois qu'il serait plus sûr d'avoir deux chauffeurs, vu qu'il y en aurait toujours un sur pieds pendant que l'autre serait à ses repas; avec du bois sec il n'était pas difficile de chauffer, mais avec du bois vert la chaudière était plus difficile à chauffer que je ne m'y attendais; parfois après avoir chauffé toute la journée j'étais passablement épuisé; je n'ai dit au mécanicien que j'avais besoin d'aide que lorsque le temps des excursions commença, et je lui parlai alors; j'obtins alors un aide pendant le temps des excursions; je n'ai jamais su qu'il existait des règles disciplinaires sur le bateau; je n'ai pas vu mettre les chaloupes à la mer de tout l'été. En chauffant avec du bois en fagots je pouvais quitter la cale pendant environ quinze minutes après avoir fait du feu et monter sur le pont. Question.—Croyez-vous qu'un chauffeur était suffisant pour le *Quinté*, vu le parcours entre Picton et Trenton, comme bateau voyageant le jour? Réponse.—Non, monsieur, pas comme le bateau voyageait cette année.

THOS. KEMSLEY.

Philip Hele Hambly est assermenté.

Je demeure à Belleville, Ontario; j'étais à bord du *Quinté* le soir que ce bateau a été incendié; j'étais commis; j'ai été à bord depuis l'ouverture de la navigation; la première nouvelle que j'eus que le bateau était en feu, c'est un passager du nom de Ward qui vint me le dire; à ce moment je sortais de mon bureau; c'était à l'arrière du bateau, mais en avant du salon, à tribord; lorsque j'entendis que le bateau était en feu je me portai en avant sur le pont de manœuvre pour me rendre compte

des proportions de l'incendie; j'allai jusqu'à la porte de la chambre de la machine à bâbord; la fumée était très épaisse à ce moment; je ne vis pas de flamme mais je vis la réflexion du feu dans la cale en avant de la chaudière. J'entendis alors le mécanicien demander un boyau de pompe; je pris le boyau qui était précisément en arrière de la chambre de la machine à bâbord; je le lançai sur le pont en bas et ouvris la soupape; la fumée était alors si épaisse que je dus quitter la place; de là je me rendis en arrière jusqu'au pied de l'escalier qui conduit au salon; lorsque je me suis trouvé à l'avant, j'ai vu les matelots travailler à la pompe à bras; il y en avait deux; je crois qu'ils étaient à 15 ou 20 pieds de moi; j'ai vu le mécanicien dans la chambre de la machine et personne autre que les hommes à la pompe; je n'ai pas vu le capitaine; le mécanicien se dirigeait alors vers la pompe à vapeur; cette pompe était en ce moment en fonction; lorsque j'atteignis le pied de l'escalier la fumée était bien épaisse, elle venait de l'avant; je montai alors sur le premier pont; je montai sur la chaloupe de sauvetage à bâbord et demandai à une goëlette que nous rencontions d'expédier sa yole, que notre bateau était en feu; Mde Anderson, la cuisinière, vint sur le pont, tout près où je me trouvais à ce moment là; je lui demandai où était la femme de chambre, elle me répondit qu'elle ne le savait pas; j'entrai alors dans le salon, n'y vit pas de feu, mais il était rempli de fumée; je me rendis de l'autre côté du salon à tribord et avançai à tâtons jusqu'au dépôt des appareils de sauvetage; j'ouvris la porte, et j'en pris un et un certain nombre sortirent avec celui que je tenais; la fumée était si épaisse que je dus m'en aller avec l'unique appareil que j'avais; je sortis alors sur le pont pour chercher Mde Anderson, mais ne la vis pas; alors les deux frères Hart me demandèrent où se trouvaient les appareils de sauvetage; j'allai dans le salon avec eux et leur indiquai l'endroit où étaient ces appareils, mais ils ne pouvaient y arriver à cause de la fumée; je lançai celui que j'avais sur le tillac, les frères Hart se dirigeant vers l'arrière du pont; lorsque je lançai l'appareil de sauvetage sur le tillac j'y montai ensuite; j'enlevai mes chaussures, et ce faisant je vis le mécanicien escalader le tambour de la roue et monter sur le tillac; il courut à l'avant et je le suivis prenant l'appareil avec moi; je me l'étais ajusté; avant d'arriver sur le tillac je vis les frères Hart passer par-dessus le contre-rail du bâbord; suivant le mécanicien j'allai à l'extrémité du tillac en avant; tous deux nous sautâmes de là sur le premier pont; à ce moment le feu avait fait son chemin entre les baux; comme nous arrivions sur le pont le bateau s'échouait et le choc nous fit tomber; je courus alors vers le côté du bateau et m'élançai à l'eau du premier pont; la profondeur de l'eau était environ de trois pieds six pouces. Je me rendis à la rive en marchant, et j'y trouvai deux matelots et le chauffeur, ce dernier avait une jambe fracturée; je l'aidai à se mettre sur le flanc de la côte, après quoi je vis le capitaine sortir de l'eau; il se dirigea alors vers le bateau à bâbord et nagea jusqu'à la roue, où se trouvaient un certain nombre de personnes. Je crois que tous les hommes de l'équipage, sauf le second, se sont trouvés sur la rive avant le capitaine. Au moment où j'appris que le bateau était en feu je crois qu'il n'y avait que deux passagères dans le salon à l'arrière du premier pont; il n'y avait pas d'autres passagères; presque tous les messieurs, passagers, étaient dans la salle à manger en arrière au-dessous du premier pont, ainsi que la femme de chambre avec son petit garçon; le fils de Mme Christie, âgé d'environ dix ans, était avec sa mère dans le salon. Je n'ai pas revu Hart après qu'il m'eût informé que le bateau était en feu; il est au nombre des passagers qui manquent. Après que j'eus constaté que le bateau était en feu je ne suis pas allé dans le salon ou la salle à manger pour les avertir du danger; dans le temps je ne savais pas si les passagers qui se trouvaient dans le salon ou dans la salle à manger avaient été avertis du danger; la raison qui m'a empêché d'aller les avertir c'est la fumée. Je crois que toutes les lampes du salon et de la salle à manger étaient allumées à ce moment. Le bateau avait un peu de fret, de la farine et du bois; la farine était sur le pont de manœuvre auprès de la chaudière, le bois était à l'avant du même pont; nous n'avions pas de fret inflammable et dangereux. Je ne me rappelle pas avoir vu affichée dans le bateau la formule n° 7, relative à la sûreté des passagers sur le bateau; j'ai vu le capitaine en afficher dans les cabines, et je lui aidai à

remplir ces formules. Je n'ai jamais vu d'appareils de sauvetage dans le salon et dans la salle à manger; j'en ai mis deux dans ma chambre au commencement de la navigation; à cette époque j'ai vu des appareils de sauvetage dans quelques cabines; il s'est écoulé environ quatre ou cinq minutes du moment où je fus averti du feu jusqu'à celui où je sautai à l'eau; une des passagères, qui était dans le salon, a été recueillie à l'eau et conduite sur la rive par une chaloupe. Mme Christie, l'autre passagère, et son fils, sont au nombre de ceux qui manquent; tous les messieurs passagers ont atteint la rive, sauf M. Hart, qui manque; la cuisinière, Mme Anderson, et son petit garçon ont été sauvés; ils étaient au nombre de ceux réfugiés dans les aubes de la roue; la femme de chambre, Mme State, et son petit garçon sont au nombre de ceux qui manquent; le cadavre du petit garçon de Mme State a été retrouvé; il n'était pas brûlé; les restes d'une femme ont été retrouvés affreusement brûlés, mais ils n'étaient pas reconnaissables; je n'ai pas vu de passagers qui se sont sauvés avec des appareils de sauvetage; je n'ai pas vu le capitaine, pendant l'incendie, sur le bateau, je ne l'ai vu que sur la rive; je ne sache que des hommes de l'équipage soient allés au secours des passagers avant que le bateau ait été échoué; ceux qui travaillaient à la pompe en avant ne pouvaient se rendre à l'arrière pour porter secours lorsqu'ils dûrent abandonner la pompe. Les noms des passagers sauvés sont: Mlle Kellar, James St-Charles, les deux frères Hart, H. G. Sevetus, R. Rolston, le colonel Strong. Le capitaine ne m'a jamais donné d'instructions disciplinaires sur le poste qu'il me faudrait occuper ou sur ce que j'aurais à faire dans le cas d'accident ou d'éventualité à bord du bateau; je n'ai jamais vu mettre les chaloupes à la mer depuis que je suis sur le bateau; c'est la première année que je suis employé à bord d'un bateau à vapeur.

P. H. HAMBLY, Jeune.

La séance est levée à 10 heures du soir.

Deseronto, 30 novembre 1889.

La séance s'ouvre à 9.30 de l'avant-midi.

Herbert St-Peter est assermenté:

Je demeure à Picton, Ontario; j'étais matelot à bord du *Quinté* le soir que ce bateau a été incendié; j'y ai séjourné depuis l'ouverture de la navigation; lorsque j'appris que le bateau était en feu j'étais dans l'ordinaire; le mécanicien vint à la porte et appela le chauffeur, lui disant que le bateau était en feu; je sortis de l'ordinaire et le mécanicien me dit d'aller à la pompe; à ce moment je me rendais à l'ordinaire prendre mon souper; le chauffeur, moi-même et Juby, matelot, allâmes droit à la pompe; je n'ai pas vu le capitaine à ce moment là; nous pompâmes jusqu'à ce que la fumée et la chaleur nous forcèrent à retraiter; la fumée sentait la fumée de bois, il n'y avait pas d'odeur de pétrole; nous ne pompâmes que trois ou quatre minutes; nous allâmes alors sur le pont de l'avant tout près de l'endroit où se trouvaient les ancres; elles se trouvaient tout à fait en avant; à ce moment le feu sortait de l'écoutille de la soute aux feux et s'attaquait au premier pont; nous étions là tous les trois; nous n'avons vu personne autre; pendant que j'étais en avant j'ai vu le capitaine monter au premier pont, et de là il appela tout le monde sur le pont; de là le capitaine monta sur le tillac, le chauffeur et moi suivîmes le capitaine sur le tillac; nous allâmes à la chaloupe en bois placée sur le tillac; nous y trouvâmes le capitaine et John St-Peter, matelot; la chaloupe était toute prête à être lancée; au même instant le feu éclata par le côté du salon et par la machine entre les baux, nous empêchant de mettre la chaloupe à la mer; j'allai ensuite en avant vis-à-vis le poste de la timonerie; la fumée était très épaisse à cet endroit; je n'ai pas dit au capitaine que j'allais voir où les autres hommes étaient allés; je ne leur ai pas dit de s'en aller; je ne l'ai pas entendu donner d'ordres; je suis resté vis-à-vis le poste du pilote jusqu'à ce que le bateau se fut échoué, après quoi je gagnai terre en sautant à l'eau, de la proue à bâbord; une fois rendu à terre j'aidai au chauffeur à remonter la rive et demeurai sur la rivage; je ne sais comment le feu a commencé; le feu était en avant de la chaudière à bâbord;

lorsque je le vis d'abord je crus que deux seaux d'eau l'éteindrait; lorsque je sortis de l'ordinaire il n'y avait pas beaucoup de fumée; de l'endroit où j'étais je ne pouvais dire jusqu'où le feu s'étendait; pendant que nous pompions je vis le capitaine tenant à la main un boyau et sortir de la porte à bâbord; j'étais alors à tribord travaillant à la pompe; lorsque je cessai de pomper je vis le boyau suspendu au-dessus de l'écoutille de la cale; je ne sais si le boyau avait une lance; je ne sais si quelqu'un a tenu la lance pendant l'incendie; je n'ai vu personne descendre dans la cale; jamais pendant la navigation je n'ai aidé à mettre les chaloupes à la mer et je n'ai vu personne les lancer; pendant que je me tenais vis-à-vis le poste du pilote j'entendis le capitaine dire: "Phil, où sont les passagers? et j'entendis quelqu'un répondre qu'ils étaient à l'arrière; n'entendis rien de plus; à ce moment le bateau s'échouait; à compter de l'instant où je sortis de l'ordinaire jusqu'au moment où je sautai à terre il n'a pu s'écouler plus de dix minutes; je n'ai vu personne avec un appareil de sauvetage; je sais qu'il y avait des appareils de sauvetage à bord; j'ai aidé à les y mettre; ils étaient tous dans trois pièces séparées, dans le salon sur le premier pont; je ne sais s'il y en avait dans les cabines; pour ce que j'en sais l'équipage n'avait pas d'instructions particulières sur les devoirs à remplir en cas d'accident.

HERBERT St-PETER.

William James Juby est assermenté.

Je demeure à Picton, Ontario; j'étais à bord du *Quinté* le soir que ce bateau a été incendié; j'y faisais le service de matelot depuis le 17 octobre 1889; j'étais à prendre mon souper à l'ordinaire lorsque le mécanicien vint à la porte et dit que le bateau était en feu; je sortis à la course; je ne pouvais dire depuis combien de temps nous étions partis du quai de Deseronto lorsque je sortis de l'ordinaire; j'allais en avant à la pompe à bras; le chauffeur y était pour aider à la pompe; il n'y avait personne autre; le boyau était passé dans l'écoutille donnant sur le pont de la chaudière, à l'endroit où se trouvent les indicateurs d'eau; nous pompâmes jusqu'à ce que la fumée et les flammes nous firent reculer; au meilleur de ma connaissance le boyau était passé par l'écoutille dont je viens de parler; pendant tout le temps que nous avons pompé je n'ai vu personne autre que l'homme que j'ai pris pour le mécanicien; j'ai entendu des voix en dehors de la cloison en avant de la pompe; je ne pourrais dire ce qui s'est dit ou qui à parlé; lorsque je quittai la pompe je gagnai le pont de manœuvre par la porte de l'avant; lorsque je fus rendu là je vis Herbert St. Peter, matelot; je restai sur l'avant du pont de manœuvre jusqu'à ce que le bateau toucha terre; je passai alors par-dessus bord et m'élançai à l'eau; pendant que j'étais sur le pont de l'avant je n'ai pas vu le capitaine et ne l'ai pas entendu donner d'ordres; lorsque je sautai par-dessus bord il y avait environ quatre pieds d'eau; je marchai jusqu'à terre; je n'ai pas vu le capitaine depuis le moment que je sortis de l'ordinaire jusqu'à celui où j'arrivai au rivage; à compter du moment où je sortis de l'ordinaire jusqu'à celui où j'atteignis la rive, il ne s'est pas écoulé plus de huit à dix minutes; une fois rendu à terre le premier homme que je rencontrai fut Herbert St. Peter, qui descendait la côte; j'allai voir le chauffeur, qui avait une jambe fracturée, et en revenant je vis le capitaine; il était à l'eau, se dirigeant vers la poupe du bateau. Je restai sur la rive et prêtai l'aide que je pouvais; les passagers qui ont été amenés à terre n'avaient pas de ceintures de sauvetage; je sais qu'il y avait des appareils de sauvetage à bord du bateau; ils se trouvaient dans des chambres du salon; je sais qu'ils étaient dans deux chambres; lorsque je travaillais à la pompe à bras j'ai entendu marcher la pompe à vapeur; je ne sais pas si quelqu'un tenait le boyau de la pompe à vapeur et dirigeait l'eau sur le feu; je n'ai jamais aidé à mettre les chaloupes à la mer pendant mon séjour à bord; je n'ai jamais reçu du capitaine ou de toute autre personne des instructions disciplinaires en cas d'évantualité; il n'y avait pas d'odeur de pétrole venant du feu ou de la fumée; le bateau consumait du bois en fagots comme combustible; ce bois se trouvait à quatre ou cinq pieds de la chaudière; je ne crois pas que le bois sec en fagots prenne feu plus aisément que le bois de corde de pin sec; lorsque j'étais sur la rive j'entendis le mécanicien, qui s'y trouvait aussi,

dire aux gens de prendre garde, parce que la chaudière pouvait faire explosion; j'ai cru que les hommes partis en petite chaloupe s'exposaient au danger, dans le cas où la chaudière pourrait faire explosion; je ne sais pas comment le feu à pris naissance; je n'ai pas vu Herbert St. Peter travailler à la pompe à bras; j'étais à bâbord et le chauffeur à tribord.

WILLIAM JAMES JUBY.

ELIZABETH ANDERSON est assermentée.

Je demeure à Picton, Ontario; j'étais cuisinière à bord du *Quinté* le soir que le bateau a été incendié; j'étais cuisinière à bord depuis l'ouverture de la navigation; je sortais de la cuisine; la porte de la cuisine était vis-à-vis la porte de la chambre de la machine, à bâbord; je vis un passager venir de l'avant à l'arrière; il dit, partie au mécanicien et partie à moi que, s'il ne faisait pas erreur, que le bateau était en feu en bas; je ne connais pas le nom de cet homme; j'allai alors en avant de cet homme à l'écoutille du pont de la chaudière et je regardai dans la cale; le feu semblait être en avant, vers le côté du bateau; le plafond était en feu; le feu semblait de peu d'importance, environ dix-huit pouces carrés; le bois en faisceau était en avant de cela; je ne voyais pas de bois brûler; c'était une flamme venant du plancher du bateau; je retournai à la cuisine, décrochai un sceau et le remplit d'eau; je courus en avant avec le sceau; lorsque j'arrivai au même endroit ils avaient appliqué le boyau dans l'écoutille par lequel j'avais regardé et les hommes travaillaient à la pompe à bras; je crus que le chauffeur était dans la cale, et je courus avec l'eau vers l'écoutille dans l'intention de l'aider à sortir; lorsque j'y arrivai je vis qu'un sceau d'eau était inutile; je me mis à genou et j'appelai "Tom" deux ou trois fois, voulant parler du chauffeur; il ne vint pas et je quittai l'écoutille pensant qu'il n'en sortirait pas vivant; il ne sortait pas de flammes à ce moment, mais le feu augmentait rapidement; je retournai vers la cuisine; j'entendis le mécanicien dire: "capitaine, c'est inutile;" je n'ai pas vu le capitaine; quand je fus près de la cuisine je me souvins que la mère et le petit frère du capitaine étaient dans la cabine du capitaine; je traversai à la course la chambre de la machine et me dirigeai vers la cabine du capitaine en avant; j'y entrai à la course et personne ne s'y trouvait; comme je sortais de la cabine je vis le capitaine en avant; je ne puis dire ce qu'il faisait; il faisait quelque chose dans une position inclinée; j'entrai alors dans ma cabine, à deux portes en arrière de celle du capitaine à tribord; lorsque je sortis de ma cabine les flammes sortaient par le fond de la chaudière; j'entendis alors marcher la pompe à vapeur; j'allai alors en arrière en passant par-dessus l'arbre de couche à tribord, et me rappelant que mon petit garçon était dans la salle à manger, je l'appelai; comme je l'appelais il sortait précisément de la porte de la salle à manger; il sortit aussi de la fumée; je me dirigeai vers l'escalier et une fois là la femme de chambre et son petit garçon me dépassèrent et se dirigèrent vers la passerelle de tribord; je lui parlai en passant, après quoi la fumée m'empêcha de la voir; mon petit garçon et moi montâmes l'escalier de l'arrière sur le pont et de là sur la chaloupe de sauvetage à bâbord; il y avait là des passagers, et le commis vint; les passagers dirent: "Où sont les appareils de sauvetage?" Le commis partit alors avec un passager; je ne le revis pas sur le bateau; quelques passagers dirent: "Où sont les chaloupes de sauvetage?" Je répondis: "Nous nous tenons sur une; que pouvons-nous faire?" Parmi les passsagers je réconnus le colonel Strong; en ce moment les flammes nous entouraient de toute part; les passagers m'avaient alors quittés pendant que je regardais en avant; puis je regardai par-dessus le bord du bateau et je vis les passagers et mon petit garçon se tenant à une corde de la défense de la roue; je passai par-dessus bord et par un moyen quelconque je me trouvai dans la roue avec mon petit garçon, et je fus transportée de là à terre par une petite chaloupe; de l'instant où je vis le feu pour la première fois jusqu'à celui où on vînt me faire sortir de la roue il s'est écoulé très peu de temps; lorsque j'étais dans la roue je vis le capitaine marcher dans l'eau vers nous; c'était la première fois que je le voyais depuis que je l'avais vu à l'avant du pont de manœuvre lorsque le feu éclata; je n'ai pas vu de passagers munis d'appa-

reils de sauvetage; je sais qu'il y en avait à bord ainsi qu'un grand nombre de planches de sauvetage; une partie des appareils de sauvetage se trouvait à la tête de l'escalier à tribord; je ne pourrais dire s'il y en avait dans le salon des femmes; je ne sais pas si quelqu'un de l'équipage a averti les passagers du danger; même si l'équipage fut venu en arrière au moment où je m'y trouvais il n'aurait pu porter secours aux passagers, la chaleur étant si intense.

MDE ELIZABETH ANDERSON.

Le séance se lève à 5·30 du soir.

BELLEVILLE, 11 décembre 1889.

La séance s'ouvre dans le bureau du maire à 10 heures de l'avant-midi. Sont présents: G. A. Browne, G. H. Johnson, le colonel Strong, P. Harrison, M. Williams.

JOHN M. STRONG, consul américain, est assermenté.

Je demeure à Belleville, Ontario; j'étais passager à bord du *Quinté* le 23 octobre, le soir que ce bateau a été incendié; je m'embarquai à Belleville; tout semblait bien aller jusqu'à ce que nous eûmes quitté Deseronto; le plus grand nombre des passagers sont débarqués dans les ports entre Belleville et Deseronto; la première nouvelle que j'eus du feu, j'étais à souper dans la salle à manger située au-dessous du pont de manœuvre; la cuisinière, Mde Anderson, ouvrit la porte et dit que le bateau était en feu; il ne s'était pas écoulé deux minutes depuis le moment où la cloche du souper sonna jusqu'à celui où elle vint donner l'alarme; il n'y avait pas que je sache de confusion ou d'apparence de feu à notre extremité du bateau avant de descendre; en entendant donner l'alarme du feu je montai immédiatement sur le pont de manœuvre; je fus le premier à monter, suivi de près par les autres; en arrivant à la tête de l'escalier je me trouvai dans un épais nuage de fumée venant de l'avant qui faillit m'étouffer; je me dirigeai immédiatement vers la passerelle de l'arrière à bâbord, sur le pont de manœuvre, et m'avançai sur le plat-bord du bateau; une fois là je regardai et vis que le bateau se dirigeait vers terre et que l'avant était tout en feu; je m'emparai de la corde de la défense et demeurai ainsi quelques secondes, lorsqu'à cause des flammes je dus me glisser dans l'eau, tenant toujours la corde de la défense; comme je sautais par-dessus bord je vis une goëlette à l'ancre dans le chenal et lui criai de nous envoyer une chaloupe; peu après que je me fus mis à l'eau le vapeur toucha terre; je tenais toujours la corde; le choc du bateau en touchant terre me fit lâcher prise et j'allai au fond; lorsque je revins à la surface je me trouvai nez à nez avec la roue du bateau, alors arrêtée et je la saisis; pendant que je me trouvais dans la roue la chaloupe de la goëlette survint, ayant à bord le capitaine Christie; je lui dis: "sauvez les femmes à l'arrière, je suis bien ici; nous étions en tout quatre dans la roue; après avoir secouru les femmes il vint ensuite à notre aide et nous amena au rivage; une fois rendu à terre je vis M. Collier, le second et d'autres hommes; je ne sais s'ils étaient employés à bord du bateau; ces chaloupes appartenaient toutes à d'autres personnes; aucune d'elles n'était des chaloupes du vapeur; je n'ai pas remarqué d'appareils de sauvetage sur le bateau; je ne crois pas qu'une ceinture de sauvetage eut été bien utile, vu qu'on n'aurait pas eu le temps de s'en munir; je n'ai vu personne de l'équipage, sauf la cuisinière, depuis le moment que je fus averti du feu; mon impression est que le feu a été si rapide et instantané qu'on n'aurait pu mettre les chaloupes à la mer; il n'y avait pas de chaloupes où je me trouvais; n'ayant pas d'expérience pour ce qui est du lancement des chaloupes je ne pourrais dire si elles auraient pu être mises à la mer par l'équipage; je ne sais de combien d'hommes se composaît l'équipage du bord; je ne pourrais dire si la fumée avait une odeur de pétrole; depuis l'instant où j'entendis la première alarme du feu jusqu'à celui où le bateau toucha terre il ne s'est pas écoulé plus de trois à quatre minutes; à mon avis si la roue ne s'était pas arrêtée nous aurions eu moins de chance de nous sauver; il ne m'est pas venu à l'idée, pendant le voyage, de chercher les avis affichés dans le salon du bateau indiquant où se trouvaient les appareils de sauvetage.

JOHN M. STRONG.

Questions posées par M Browne à M. Strong :

Lorsque je sortis de la salle à manger, par suite de l'épaisseur de la fumée, je crois qu'il était impossible à qui que ce fut de venir de l'avant à l'arière ou *vice versa* ; dans les voyages antérieurs j'ai toujours trouvé le capitaine Christie très attentif ; je suis d'avis que le soir en question le bateau a été bien manœuvré ; j'entends dire par cela, qu'en l'échouant a cet endroit particulier, c'était un acte jucicieux.

Questions par M. Williams à M. Strong :

Je ne sais où se trouvait le capitaine ou le mécanicien au moment où l'alarme à été donnée ; après être parti de Deseronto je ne crois pas avoir quitté le salon que pour aller souper ; il n'y avait personne de l'équipage, sauf les garçons, dans la salle à manger pendant que je m'y trouvais ; le vapeur consumait du bois en faisceau comme combustible ; j'en ai vu une grande quantité dans la cale vis-à-vis le fourneau ; je ne me rappelle pas en avoir vu sur le pont ; je ne puis dire si on a pris du bois à Deseronto ; nous avons pris une grande quantité de bois de sciage ; je ne connais pas la cause du feu ; je sais seulement qu'il a originé quelque part à l'avant du bateau.

Charles A. Hart, fabricant, est assermenté.

Je demeure à Belleville, Ontario ; j'étais passager à bord du *Quinté*, le 23 octobre, le soir que ce bateau a été incendié ; je me suis embarqué à Belleville pour Picton ; je n'ai remarqué rien d'extraordinaire pendant le voyage jusqu'au moment où l'alarme a été donnée ; je me trouvais alors dans la salle à manger, au-dessous du salon des dames ; lorsque j'entendis crier au feu, mon impression fut que le cri venait de Mde Anderson, la cuisinière ; je montai alors sur le pont de manœuvre ; je me trouvai dans la fumée et je montai au premier pont et me dirigeai vers une chaloupe de sauvetage à bâbord. Je fis un effort désespéré pour détacher la chaloupe ; en même temps arriva un autre homme, mais il repartit presque immédiatement ; je ne le connais pas. J'ai probablement travaillé trois ou quatre minutes à la chaloupe de sauvetage, mais ne pus rien y faire ; je vis alors le commis ; il me demanda pourquoi je n'avais pas pris un appareil de sauvetage ; le commis me quitta ; je me rendis dans le salon à la recherche d'appareils de sauvetage ; j'y entrai environ de dix pieds ; ne pus aller plus loin à cause de la fumée et me retirai sans avoir pu m'en procurer un ; comme j'avais déjà voyagé à bord du *Quinté* je savais où se trouvaient les appareils de sauvetage et les chaloupes ; une fois sorti du salon j'allai à l'arrière du premier pont à la recherche d'un banc ; mais je n'en ai pas trouvé ; j'esperais ensuite trouver un appareil de sauvetage au-dessus de ma tête, mais je n'en trouvai pas ; je dus alors quittai le pont et sauter de la lisse extérieure sur la défense du pont de manœuvre, où je vis une femme et un énfant dans le salon des dames, mais je les perdis de vue de nouveau ; puis je passai à tribord, m'élançai à l'eau et gagnai terre en nageant ; je crois qu'on aurait eu le temps de mettre les chaloupes à la mer. Lorsque le bateau s'échoua, si les palans des chaloupes avaient pu fonctionner, à la rapidité qu'allait le bateau ; je ne sais pas s'il y aurait eu avantage à lancer la chaloupe ; les seuls ordres que j'aie entendu donner après l'alarme furent ceux que donna quelqu'un de diriger le bateau à terre ; depuis la première alarme jusqu'au moment où j'atteignis le rivage il a pu s'écouler dix minutes ; je crois que s'il y avait eu des appareils de sauvetage à la main ils auraient été de quelque utilité ; je ne pourrais dire ce qu'aurait pu faire l'équipage pour secourir les passagers ; au moment où je montai de la salle à manger l'équipage aurait pu venir à l'arrière et j'aurais pu aller en avant ; une fois que j'ai été arrivé à terre je suis d'avis que le capitaine et l'équipage ont fait tout en leur pouvoir pour secourir les passagers ; je croyais, lorsque je sortis de la salle à manger, que le feu aurait été maîtrisé ; jusqu'au moment de l'alarme, je croyais que tout allait bien à bord du bateau ; je ne savais pas que l'équipage avait besoin d'être plus au complet ; je ne connais pas l'origine du feu ; je suis d'avis que quelque aurait été le nombre d'officiers ou d'hommes d'équipage auprès de moi aux chaloupes, ils n'auraient pu les mettre à la

mer avec les moyens que j'avais, par la raison que les cordes semblaient être dans la même position depuis longtemps et avoir durci ; elles semblaient avoir été recouvertes de peinture.

C. A. HART.

James St. Charles, voiturier, est assermenté :—

Je demeure à Belleville, Ontario; j'étais passager à bord du *Quinté* le 23 octobre, le soir que ce bateau a été incendié; je m'embarquai à Belleville pour Picton; après m'être embarqué à Belleville, je fis une marche sur le pont de manœuvre, allant et revenant de l'avant à l'arrière; je ne remarquai rien d'extraordinaire jusqu'à ce que j'eus quitté Deseronto; lorsque fut donnée la première alarme, j'étais à souper dans la salle à manger; quelqu'un de l'escalier cria "au feu"; j'allai du salon des dames dans la salle à manger; et j'étais là depuis une ou deux minutes lorsque l'alarme fut donnée; je n'ai remarqué aucune apparence de feu ou de fumée avant d'entrer dans la salle à manger; je fus le dernier à sortir de la salle à manger; je ne rencontrai de fumée que lorsque je me trouvai dans le passage; j'allai à babord du bateau et vit trois ou quatre hommes à la passerelle encore sur le pont de manœuvre; je crois qu'un d'eux faisait partie de l'équipage; je dis : "Allons, mes amis, prenons une chaloupe;" je me hissai par l'intérieur sur le premier pont; personne ne vint avec moi; j'atteignis la chaloupe; rendu là quelqu'un vint en même temps; je ne sais qui c'était; mon désir était de mettre le chaloupe à l'eau; je la pris par la quille et essayai de la faire sauter de ses crochets. Je cherchai une hache dans la chaloupe mais n'en trouvai pas; mon intention était de couper la corde, mais je ne réussis pas; l'autre homme était alors disparu; voyant que je ne pouvais trouver de hache, je perdis tout espoir de mettre la chaloupe à l'eau; je me glissai par l'intérieur du bateau jusqu'au pont de manœuvre; en descendant je vis que le vapeur se dirigeait vers terre; je donnai aussi un coup de pied dans un des châssis du salon; une fois rendu sur la lisse du bateau il y avait une femme et un enfant qui regardaient par un de ces châssis; elle me dit qu'elle n'avait aucun moyen de se sauver; je crois que c'était la femme de chambre du vapeur; je me hissai de nouveau par l'intérieur du bateau jusqu'au tillac et j'y reucontrai le commis, qui enlevait ses chaussures et avait un appareil de sauvetage à son côté; je lui demandai où se trouvaient ces appareils; il m'indiqua un endroit que je crus être auprès de la chaudière, Je redescendis par le même chemin que j'étais monté et la femme et l'enfant étaient encore au châssis; la raison pour laquelle je ne suis pas allé là où m'indiquait le commis pour chercher des appareils de sauvetage, c'est que l'endroit était tout en feu; c'est la dernière fois que je vis cette femme et l'enfant; j'ai supposé qu'ils s'étaient jetés à l'eau à bâbord et je crus alors que j'étais seul sur la lisse; mes vêtements prenant feu je sautai à l'eau à tribord à l'arrière et gagnai terre à la nage; en arrivant à terre je remarquai deux hommes debout qui, je crus, faisaient partie de l'équipage; depuis le moment où j'entendis donner l'alarme je ne vis personne de l'équipage à l'exception de l'homme dont j'ai parlé qui, je crois, appartenait à l'équipage. Je crois assurément qu'il y avait amplement le temps de mettre les chaloupes à l'eau si un homme de l'équipage ou toute autre personne qui eut su les manœuvrer eut été là en même temps que moi; le vapeur, à ce moment-là, était arrêté; je n'ai pas vu d'appareil de sauvetage sauf celui que le commis avait. Je ne savais où en prendre; je crois qu'on avait amplement le temps de les endosser si on avait pu les avoir; depuis le moment où je fus averti du feu jusqu'à celui où je gagnai terre il s'est écoulé de dix à quinze minutes; je ne sais ce que faisait l'équipage pendant l'incendie; je n'ai pas vu le capitaine sur le bateau après qu'on eut donné l'alarme; je n'ai pas entendu donner d'ordres par qui que ce soit à bord pendant l'incendie; je ne sais comment le feu a commencé. Je suis d'avis que l'équipage, pendant l'incendie, n'a pas fait ce qu'il aurait amplement eu le temps de faire, sinon ces chaloupes auraient été lancées.

JAMES ST. CHARLES.

George Sills Johnson, chef de police, comté de Hastings, est assermenté.

Je demeure à Belleville; le procureur du comté a d'abord attiré mon attention sur l'incendie du *Quinté;* il me dit, qu'à son avis, il devrait y avoir une enquête officielle sur l'incendie du *Quinté;* j'allai alors voir l'agent de la Compagnie Rathbun, à Belleville; je lui dis que j'avais reçu instruction de prendre des procédés au sujet de l'incendie du *Quinté,* relativement à une enquête du coroner, donnant à l'agent les noms de quatre coroners qui pouvaient tenir une enquête; je dis à l'agent qu'il conviendrait mieux que la compagnie demendât une enquête officielle ou l'intervention du coroner; subséquemment il me dit qu'il avait reçu une lettre de la compagnie me remerciant du renseignement; après quoi, sur la demande de deux coroners j'écrivis au procureur général d'Ontario, demandant des informations sur la manière de procéder pour obtenir une enquête sur l'incendie du vapeur; la réponse m'a dit de m'adresser au gouvernement fédéral; j'écrivis au ministre de la justice lui demandant une enquête; il accusa reception de ma lettre et environ deux semaines après je reçus du sous-ministre de la marine une lettre m'informant qu'une commission était nommée; je n'avais par d'autre raison personnelle ou pécuniaire de demander cette enquête que celle d'accomplir mon devoir en ma qualité d'officier de la loi; je ne connais rien personnellement de l'incendie du *Quinté;* ma lettre adressée au ministre de la justice au sujet de cette enquête était datée du 19 novembre, et la lettre que j'ai reçue de M. Smith m'informant que des commissaires avaient été nommés était datée du 27 novembre.

G. S. JOHNSON.

La séance est levée à 7 hrs. du soir.

Kingston, 14 décembre 1889.

Thomas Donnelly, inspecteur officiel de coques, Kingston, est assermenté.

Je suis inspecteur de coques pour la division est d'Ontario; j'ai inspecté la coque et le gréement du *Quinté* le 13 avril 1880; j'ai trouvé la coque et le grément en bon état; ses appareils de sauvetage comprenaient une chaloupe en bois de 18 pieds, dont les extrémités étaient à quille, à tribord sur le tillac en avant du tambour de la roue; une chaloupe en bois de 18 pieds à poupe carrée, sur le premier pont, à bâbord, en arrière du tambour de la roue; une chaloupe en tôle de 22 pieds, sur le premier pont, en arrière à tribord; toutes ces chaloupes étaient munies des six rames chacune, des amarres, des chaudières, des haches et des chevilles requises par la loi; deux de ces chaloupes étaient recouvertes; celle sur le tillac avait une couverture en toile; la chaloupe en bois, à bâbord, sur le premier pont, en arrière, avait, je crois, une couverture en bois, je n'en suis pas certain; toutes les chaloupes étaient suspendues à des daviers; les cordes et les chaloupes étaient en bon état; deux de ces chaloupes étaient placées dans des entremises; elles ont été descendues et remontées lors de mon inspection. Le capitaine Christie était alors présent et au moins cinq hommes; il faudrait un homme à chaque poulie pour lever une ou l'autre des chaloupes en bois dans le but de les mettre à la mer, et il faudrait au moins quatre hommes pour lever et mettre à la mer la chaloupe en tôle; en sus de la descente des chaloupes il faudrait un autre homme dans chaque embarcation pour décrocher les poulies; par l'article 29 de la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur le capitaine est requis d'exercer son équipage, au moins une fois par mois, à mettre les chaloupes à la mer pendant la navigation; je ne sais si la chose a été faite ou non; j'ai donné au capitaine un exemplaire de l'Acte concernant les bateaux à vapeur lors de ma visite. J'ai aussi donné à M. G. A. Browne, gérant des bateaux à vapeur de la Compagnie de Navigation de Deseronto, la formule n° 7 pour l'usage de ses bateaux. et qui définit le devoir du capitaine concernant les chaloupes de sauvetage; le 13 mai j'ai vu plusieurs de ces formules affichées dans le bateau; je ne sais quel poste le capitaine avait donné à son équipage relativement à quoi que ce soit; le *Quinté* avait à bord 250 appareils de sauvetage en liège, dont la plus grande partie se trouvait

dans des chambres sur le premier pont; il y en avait dans les cabines du salon, sur le premier pont; il y avait huit cabines en tout; les appareils de sauvetage étaient en bon état; il y avait aussi 250 planches de sauvetage sur le pont de manœuvre en avant de l'arbre de couche, ainsi que trois bouées, une sur le poste du pilot et deux sur l'avant du salon; je ne puis dire s'il y avait des appareils de sauvetage à l'arrière, sur le premier pont ou sur le pont de manœuvre; en cas d'incendie, il y avait 25 seaux en tôle sur le tillac, ainsi qu'une pompe à vapeur de 4 pouces à double effet dans la chambre de la machine et une pompe à bras de 4 pouces à double effet sur le pont de manœuvre en avant, avec 100 pieds de boyau de 1½ pouce, muni de sa lance au complet; de la pompe à vapeur il y avait suffisamment de boyau pour atteindre une partie quelconque du vapeur, le tout en très bon état; il y avait six haches, trois sur le pont de manœuvre, deux sur le tillac et une sur le premier pont. Je suis allé à bord plusieurs fois pendant l'été; je les ai vus se servir de bois en fagots; lorsqu'il est vert il n'est pas aussi inflammable que le pin. Lorsqu'il est sec il est inflammable; je n'ai pas lieu de croire le bois en faisceau un combustible dangereux si l'on prend les précautions. Le nombre total de l'équipage que m'a donné le capitaine, était quatorze; je ne sais quelle position ils occupaient respectivement, sauf les officiers qui comprenaient le capitaine, le second et un mécanicien, lesquels avaient les certificats requis.

THOMAS DONNELLY.

DESERONTO, 17 décembre 1889.

La séance est ouverte à 9.30 de l'avant-midi.

Lecture du témoignage de Thomas Donnelly, de Kingston, inspecteur de coques, entendu à Kingston, le 14 décembre.

WILLIAM JONES WATSON est assermenté.

Je demeure à Picton, Ontario; je suis chauffeur sur les bateaux à vapeur; j'ai été chauffeur à bord du *Quinté*, vers le dernier jour de septembre, pendant trois semaines; il y avait alors deux chauffeurs; ce n'est pas un bateau difficile à chauffer, comme la moyenne des bateaux; nous avons employé du charbon non passé au crible comme combustible; sauf pendant une couple de jours nous avons toujours employé du bois en fagots; il était entassé à quatre ou cinq pieds de la chaudière; nous ne laissions pas beaucoup de bran de scie ou de petits morceaux de bois dans la cale en avant du fourneau; je ne crois pas que le bois en fagots soit un combustible dangereux; suivant la manière dont il était entassé dans la cale, je ne le crois pas plus dangereux que tout autre combustible; je n'ai pas beaucoup chauffé avec du bois en fagots. Avant de prendre du bois nous enlevions les déchets du plancher des bateaux à vapeur en les jetant au feu. M. Thurston m'a engagé comme chauffeur; M. Thurston est mécanicien à bord du vapeur *Resolute*. Voici pourquoi j'ai quitté le service: Je n'aimais pas à brûler du bois en fagots, c'était un travail trop dur pour les mains; nous étions alors deux chauffeurs; si je pouvais chauffer avec du bois en fagots je m'engagerais pour chauffer seul le bateau; je ne sais pourquoi on a cessé de bruler du charbon mou; il y avait environ une corde et demie de bois en fagots à tribord de la cale, dont nous nous servions pour allumer le feu; il n'y avait pas d'autre bois sauf ce qui se trouvait en avant de l'écoutille; il en était ainsi lorsque nous brûlions de la houille; la raison pour laquelle j'ai été engagé comme chauffeur c'était d'aider à chauffer avec du charbon; pendant mon séjour à bord je suis d'avis qu'on exerçait autant de surveillance dans la soute aux feux que sur tous autres bateaux à vapeur à bord desquels je me suis trouvé; je n'ai jamais vu sortir d'étincelles du fourneau en chauffant avec du bois en fagots pendant mon séjour à bord; je ne connais pas la grandeur du foyer.

WILLIAM J. WATSON.

MLLE AZUBA KELLAR est assermentée:

Je demeure à Bloomfield, Ontario; j'étais passagère à bord du *Quinté* le 23 octobre, soir que ce bateau a été incendié; je m'embarquai à Deseronto; je me rendais à Picton; en arrivant à bord j'entrai dans le salon, sur le pont de manœuvre, à l'ar-

rière ; j'y suis restée tout le temps ; quatre ou cinq hommes s'y trouvaient aussi, ainsi que Mde Christie et son petit garçon ; tous les hommes sortirent du salon ; je les entendis dire qu'ils allaient souper ; pendant que je lisais un journal le commis entra, pour arranger une lumière je crois ; un homme entra peu après ; je crois qu'il s'appelait Ward, il demeurait à Picton ; il parla au commis et tous deux sortirent, fermant violemment la porte après eux ; peu après un homme entra, pris son pardessus en disant : " Mon Dieu ; le bateau est en feu ; " il brisa deux ou trois lampes d'un côté du salon tout près de la cabine du commis ; la fumée entra, alors en abondance et je ne le revis plus ; vers ce moment là deux femmes entrèrent et sortirent aussitôt ; le salon était alors rempli de fumée ; je brisai un des châssis du salon à bâbord, immédiatement en arrière de la chambre de toilette des femmes et sortis la tête ; pendant la confusion Mde Christie et son enfant entrèrent dans la chambre de toilette ; après que l'alarme eut été donnée, pendant que j'avais la tête en dehors du châssis, j'entendis un fracas, et regardant en arrière je vis entrer les flammes par la porte du salon ; en même temps je vis Mde Christie et son petit garçon sortir de la chambre de toilette et se diriger vers moi ; j'enlevai violemment le volet et brisai ce qui restait du châssis ; je sortis à l'extérieur et me suspendis à l'allège de la fenêtre ; pendant que je sortais Mde Christie vînt au châssis et dit : " Mon Dieu, ayez pitié de moi," et le petit garçon criait ; à ce moment là, elle s'empara de mes vêtements mais elle lâcha prise tout à coup, après quoi je ne la revis plus, ni son enfant ; le salon était tout en feu à ce moment ; mes vêtemenes prirent feu pendant que je sortais, je restai suspendue au châssis jusqu'à ce que mes mains furent brûlées, jusqu'au moment où je ne pus plus endurer davantage ; je lâchai prise et tombai à l'eau ; j'allai au fond deux fois ; j'étais épuisée, et comme j'allais descendre de nouveau un homme me prit par la main, que subséquemment on m'a dit être le capitaine Christie ; l'homme était dans une chaloupe ; il me maintint par la main et me traîna à terre en me laissant dans l'eau ; on m'aida alors à monter sur la rive et j'y suis restée jusqu'à ce que je fus amenée à Deseronto à bord du vapeur *Ripple* ; pendant que je me trouvais dans le salon après l'alarme je ne vis personne de l'équipage ; je n'ai pas vu d'appareils de sauvetage dans le salon ; je ne puis dire s'ils auraient été de quelque utilité, mais s'ils y eussent été nous aurions essayé de nous en servir ; personne ne vînt à notre aide, soit à moi soit à Mde Christie, alors que nous étions dans le salon pendant l'incendie ; je crois que Mde Christie et son fils ont succombé dans le salon ; je crois qu'elle a été suffoquée avant d'être atteinte par les flammes, vu qu'elle m'a lâchée si subitement ; depuis le moment où j'entendis le cri au feu jusqu'à celui où j'atteignis la rive il s'est bien écoulé vingt minutes ; s'il y avait eu des appareils de sauvetage dans le salon je crois que j'aurais pu m'en servir ; lorsque j'entendis du fracas à la porte du salon le bateau était arrêté ; j'ai vu la rive du châssis ; un châssis a été enfoncé par quelqu'un de l'extérieur à l'extrémité de la poupe ; je n'ai jamais revu l'homme que je suppose être M. Ward depuis le moment où il est entré dans le salon ; il (M. Ward) ne paraissait pas être beaucoup surexcité en ce moment-là.

AZUBA KELLAR.

Jonathan A. Porte, témoin de la Compagnie de navigation de Deseronto, est assermenté.

Je demeure à Trenton, Ontario ; je suis capitaine et propriétaire du vapeur *Varuna*, de Picton, qui voyage le jour, dans la baie de Quinté, de Trenton à Picton. J'ai un certificat de capitaine pour les bateaux à vapeur ; je sais que le vapeur *Quinté* a été incendié ; je ne l'ai pas vu brûler ; je ne connais pas l'origine du feu ; dans le cours de la dernière navigation, j'ai brûlé une égale quantité de bois franc, d'épinette et de bois en fagots ; je suis d'avis qu'aucun de ces combustibles n'est excessivement dangereux ; la difficulté que j'ai éprouvé dans l'emploi du bois en fagots c'était de le faire sécher suffisamment pour produire de la vapeur ; je ne crois pas que le bois en fagots dont j'ai fait usage était plus inflammable que tout autre pin en corde ; lorsque le *Quinté* est venu au quai de Belleville, je suis allé à bord ; j'ai vu un capitaine, un second, un mécanicien, trois matelots, un commis, deux

femmes et un petit garçon ; je connaissais le nom de quelques-uns, mais pas de tous ; je ne sais de combien se composait l'équipage le jour où le vapeur a brûlé ; je suis d'avis que l'équipage, tel que l'ai vu, était suffisant pour manœuvrer le *Quinté*, sur la route qu'il suivait comme bateau voyageant le jour ; je n'ai pas compétence pour dire le nombre de chauffeurs qu'il aurait fallu sur le *Quinté* ; j'emploie la même espèce de bois en fagots à mon bord que celle que le vapeur *Quinté* put à Trenton ; je ne sais si le vapeur *Quinté* a fait du bois ailleurs ; je suis capitaine de bateaux à vapeur depuis vingt-deux ans ; le bois en fagots que j'ai employé n'était pas suffisamment sec pour me satisfaire comme combustible ; je crois qu'un bon homme pourrait brûler dix cordes de bois en fagots sur le vapeur *Quinté* dans le cours de son voyage ordinaire de Picton à Trenton et retour.

JONATHAN A. PORTE.

Henry Thurston, témoin de la Compagnie de Navigation de Deseronto, est assermenté.

Je demeure à Kingston, Ont. ; j'ai un certificat de 2ème classe comme mécanicien maritime ; je suis employé par la Compagnie de Navigation de Deseronto comme mécanicien en chef du vapeur *Resolute*, ayant aussi contrôle sur les machines de tous les bateaux à vapeur de la compagnie, pendant l'hiver, et lorsque le *Resolute* est à Deseronto en été ; je veux dire par là que lorsque quelque chose va mal dans les autres bateaux. Je suis consulté ; je n'engage pas les mécaniciens ou les chauffeurs pour la compagnie ; j'engage mon propre personnel à bord du *Resolute ;* je n'ai pas vu le vapeur *Quinté* pendant qu'il brûlait ; je ne connais rien de l'incendie du *Quinté*, sauf ce que j'ai entendu dire ; j'ai examiné la machine du *Quinté*, et je l'ai mise en aussi bon état qu'on pouvait le faire avec une vieille machine ; je sais que ses pompes et ses boyaux étaient en bon état ; lorsque le bateau a été incendié il se servait de bois en fagots comme combustible ; à mon avis le bois en fagots n'est pas un combustible dangereux ; je me suis servi de la même sorte de combustible pendant sept ans, mais le bois n'était pas en fagots. C'était à bord d'un remorqueur qui transportait aussi des passagers ; le chiffre réglementaire de ses passagers était de soixante ; c'était un bateau américain pour les courses ordinaires ; le *Quinté* consumait environ trois quarts de corde de bois en fagots par heure ; l'estimation que je fais de cette quantité est basée sur la somme de travail que le chauffeur avait à faire ; elle n'est pas basée sur un mesurage en règle ; le mécanicien devait commencer son service à six heures moins dix minutes du matin et le terminer à 7.30 du soir ; le chauffeur était tenu d'être à son poste à 5.30 du matin et il le quittait à 7.30 du soir ; je ne crois pas que ce fut un travail trop rude pour le mécanicien ou le chauffeur, pour la route à parcourir, le nombre d'heures et vu qu'il n'y avait pas de mauvais temps ; le *Quinté* avait un mécanicien et un chauffeur sur ce trajet ; je crois que c'était suffisant ; je n'ai jamais eu charge d'un vapeur sur ce trajet ; le mécanicien du *Quinté* ne m'a jamais fait savoir qu'il avait besoin de plus d'aide pendant ses voyages de jour ; pendant le temps des excursions il avait un supplément d'aide ; à l'ouverture des excursions il me demanda de l'aide et j'en parlai à M. Browne, celui-ci était le gérant des bateaux qui engageait les hommes ; je ne connais rien de l'origine du feu ; j'ai voyagé sur ce bateau en ma qualité de mécanicien-chef pour la compagnie ; je suis descendu dans la soute aux feux pour voir dans quel état se trouvaient les choses, et j'ai trouvé que tout était en bon état ; il y avait un foyer en brique vis-à-vis la chaudière qui s'étendait à quatre pieds en face de la chaudière sur toute la largeur ; il existait un ordre permanent de tenir ce foyer net de tout copeaux ou de bran de scie ; le courant de l'air de la chaudière était très fort, ce qui fait qu'elle était moins exposée à lancer des étincelles ; je n'ai jamais vu des étincelles sortir de la porte du fourneau lorsqu'elle était ouverte ; je me suis trouvé dans la cale lorsque le chauffeur attisait le feu et pendant que le bateau marchait ; je n'ai jamais vu sortir d'étincelles à aucun de ces moments ; il était impossible qu'il en sortît ; je suis d'avis que la soute aux feux du *Quinté* était parfaitement sûre pour chauffer avec du bois en

fagots ; le bateau était muni du manomètre ordinaire à l'usage du chauffeur à babord environ à un pied en face de la chaudière ; j'ai engagé le chauffeur Watson pour le *Quinté*, après avoir prié le mécanicien du *Quinté* de le faire ; il me dit : engagez-le, vous.

HENRY THURSTON.

SAMUEL ANDERSON, témoin de la Compagnie de Navigation de Deseronto, est assermenté.

Je demeure à Deseronto ; j'ai un certificat de capitaine de bateau à vapeur ; je suis capitaine depuis vingt-trois ans ; j'ai été à l'emploi de la Compagnie de Navigation de Deseronto pendant sept ans ; je connaissais le *Quinté ;* je ne l'ai pas vu brûler ; je ne puis dire exactement quel était son équipage ; d'après ce que j'en ai vu ce bateau avait un équipage suffisant pour manœuvrer les chaloupes et exécuter tout ce qui était nécessaire de faire en cas d'accident et d'éventualité ; je n'ai jamais vu exercer l'équipage au maniement des chaloupes ; il faudrait six hommes pour manœuvrer la chaloupe en tôle ; quatre hommes pourraient manœuvrer une des plus petites chaloupes ; le vapeur que je commande consume du bois en fagots ; je suis d'avis que le bois en fagots est tout aussi sûr comme combustible que toute autre sorte de bois, et j'ai employé toutes espèces de combustible ; le feu n'a jamais pris, que je sache, dans la cale de l'*Armenia*, bateau que je commande ; je ne crois pas qu'il faille un timonier sur aucun des vapeurs qui naviguent le jour dans la baie de Quinté ; m'est avis qu'un capitaine et un second sont suffisants ; un bateau de jour est celui qui marche pendant environ treize heures ; je crois que c'est le devoir du capitaine d'être pilote et capitaine à la fois sur la baie de Quinté ; ceci a toujours été la coutume pour les vapeurs de la catégorie du *Quinté*, qui naviguent sur la baie de Quinté.

S. ANDERSON.

JOHN GOWAN, témoin de la Compagnie de Navigation de Deseronto, est assermenté :

Je demeure à Deseronto ; je suis capitaine du *Resolute*, propriété de la Compagnie de Navigation de Deseronto ; je connais le vapeur *Quinté ;* je n'en ai jamais été capitaine ; je ne connais rien de l'incendie du vapeur *Quinté ;* je ne connais pas le travail qu'ont à faire les bateaux qui naviguent dans la baie ; le nombre nécessaire d'hommes d'équipage dépend de la somme de travail général à accomplir ; si mon bateau était en feu les circonstances dans lesquelles je me trouverais me dicteraient ce que j'aurais à faire ; si mon bateau était en feu je crois être de mon devoir de veiller à la sureté des mes passagers en sus du devoir de sauver le bateau.

JOHN GOWAN.

Thomas Donnelly, est rappelé sur la demande de la Compagnie de Navigation de Deseronto.

Je suis allé au moins cinq fois à bord du *Quinté*, pendant la saison, après en avoir fait l'inspection ; j'ai fait trois voyages à son bord et je suis allé au moins deux fois à bord du vapeur pour voir comment allaient les choses ; j'ai l'habitude d'agir ainsi pour les bateaux de ma division ; la dernière fois que je suis allé à bord du *Quinté*, ce fut à Kingston, le ou vers le 1er septembre 1889 ; à cette époque le gréement était en bon état ; je ne puis dire que j'ai vu les appareils de sauvetage, mais j'ai vu les chaloupes, qui étaient en bon état ; je ne pourrais dire si elles ont été mises en usage depuis que j'en ai fait la visite, le 13 avril dernier ; on aurait pu s'en servir une demi-heure avant que je n'aurais pu le dire ; je puis ne pas avoir vu de la peinture sur les garants ; je sais que les garants étaient en bon état et propres au service à ce moment ; j'ai pu les prendre dans mes mains ; je ne suis pas certain de l'avoir fait en ce moment ; j'ai particulièrement remarqué que les garants de la chaloupe de bâbord en arrière étaient, en ce moment, libres d'obstacles et flexibles ; on pouvait s'en servir ; j'ai vu qu'il y avait alors une petite hache dans la chaloupe ; j'ai soulevé le bord du couvercle pour les voir, la petite hache était attachée par une corde aux lisses au-dessous des bancs des rameurs, la chaudière était attachée de la même manière ; il y

avait six rames à ce moment-là ; les pièces qui contenaient les appareils de sauvetage portaient des inscriptions bien lisibles ; ces deux pièces se trouvaient immédiatement à la tête de l'escalier, d'accès facile ; à mon avis le capitaine Christie tenait son bateau en bon état ; il n'y a pas de loi, que je sache, qui oblige d'exercer l'équipage pour les cas d'incendie. Le capitaine d'un bateau à le contrôle sur tout son équipage, et il est tenu de prendre toutes les précautions pour la sureté de son bateau et de ses passagers en tout temps ; il est du devoir du capitaine de voir à ce que des mesures soient prises pour le fontionnement et la direction des pompes et des boyaux à bord d'un vapeur ; il est du devoir du capitaine d'établir des règlements disciplinaires pour assigner aux officiers et à l'équipage leurs positions respectives dans un cas d'éventualité à bord d'un vapeur ; la loi ordonne qu'une bouée ronde de sauvetage soit mise a bord d'un vapeur ; je suis d'avis qu'il est dangereux de mettre une chaloupe à l'eau pendant que le bateau marche à toute vapeur ; la chaloupe en arrière du tambour de la roue serait celle qu'on pourrait mettre à la mer avec le moins de danger pendant la marche du bateau à toute vapeur, bien que mettre une chaloupe à la mer pendant que le bateau marche à toute vapeur soit très dangereux ; il n'est pas possible de mettre à la mer, sans aucun danger, une chaloupe en avant de la roue pendant que le bateau est à toute vapeur. J'ai été capitaine du vapeur *Hastings* ; je crois que si un bateau, dont je serais le capitaine et qui voyagerait entre Deseronto et Picton, était en feu, je l'échouerais, et en même temps je ferais tout en mon pouvoir pour éteindre le feu ; si mon bateau était en feu je ferais tout en mon pouvoir pour sauver le bateau et mes passagers.

THOMAS DONNELLY.

La séance se lève à 9h. du soir.

DESERONTO, 18 décembre 1889.

La séance s'ouvre à 9.30 du matin.

WILLIAM EVANS, témoin de la Compagnie de Navigation de Deseronto, est assermenté.

Je demeure à Deseronto ; je suis constructeur de navires ; je suis surintendant des chantiers, pour la construction de navires, de la Compagnie Rathbun depuis environ dix ans ; j'exerce ce métier depuis environ vingt et un ans ; je connaissais le vapeur *Quinté* ; j'étais bord à bord avec ce bateau lorsqu'il était en feu ; le vapeur était échoué à ce moment ; je n'étais pas à bord du *Quinté* lorsque le feu se déclara ; je ne connais pas l'origine du feu ; je me suis porté au secours du bateau et de ses passagers, dans le cas où il y en aurait en danger, vu l'ordre de la Compagnie Rathbun, amenant avec moi un certain nombre d'hommes dans un sloop ; le vent était si léger que nous ne sommes pas arrivés à temps pour être de quelque utilité ; le bateau était alors tout en flammes ; il a sombré pendant que j'étais là ; en ma qualité de constructeur de navires pour la Compagnie Rathbun je suis allé tirer le bateau sur la grève pour des fins de sauvetage ; je l'ai amené sur une distance d'environ 35 pieds ; l'avant du bateau jusqu'aux œuvres mortes, et sur la ligne du pont jusqu'à quinze pieds de la chaudière, était complètement brûlé ; j'ai enlevé du vapeur la chaudière et la machine ; je pouvais voir à l'intérieur de la coque, de là à l'extrémité inférieure de la chaudière ; c'est une distance de 50 à 60 pieds ; j'ai aussi enlevé environ quatre cordes de bois en fagots laissé dans la soute aux feux ; une partie de ce bois n'était pas même grillée ; les cordes goudronnées qui attachaient le bois n'était pas brulées ; la partie du bois qui était brûlée se trouvait sur le dessus de la pile ; le bois dont je parle et qui n'a pas été grillé était celui empilé en face de la chaudière au centre du bateau ; je sortis ce bois du bateau pendant qu'il était sous l'eau, avant de le tirer à terre ; j'enlevai tout le bois hors de la coque avant de haler le bateau ; les vaigres du bateau dans la soute au feux, et, en avant de la chaudière, de la partie de la coque, sauf au-dessous de l'eau, n'étaient pas brûlées ; elles n'étaient pas brûlées de la chaudière à l'arrière de la chaudière, les carlingues doubles et la carlingue principale étaient en charbon, deux bandes des vaigres du petit fond à côté

des carlingues doubles, à bâbord, n'étaient pas brûlées; de là en remontant vers le haut tout était brûlé; le pont était entièrement brûlé; d'après l'apparence de la cale je ne pouvais dire comment ni où le feu a originé.

WILLIAM EVANS.

Le capitaine DUNCAN B. CHRISTIE, capitaine du vapeur *Quinté*, est rappelé et assermenté:

Nous avons pris le dîner au quai, à Trenton; le déjeuner et le souper en route; le mécanicien prenait ordinairement son déjeuner et son souper pendant le trajet et le dîner au quai; pendant les trajets quotidiens le mécanicien ne m'a jamais demandé un second mécanicien ou un autre chauffeur pour aider à celui qu'il avait; je n'ai pas engagé de chauffeur en ma qualité de capitaine du bateau; j'ignore quel pouvoir avait le mécanicien d'engager de l'aide; le mécanicien ne m'a jamais fait de demandes relativement à son personnel pendant que le bateau faisait ses courses quotidiennes; nous avons fait deux ou trois voyages aux Mille Iles cette année; nous sommes arrêtés à Kingston chaque fois, en allant ou revenant; je ne puis dire à quelles dates je fus à Kingston; lorsque mon bateau fut visité au printemps rien ne fut requis par l'inspecteur, que je me rappelle; lorsque l'inspecteur de coques vint à mon bord, à Kingston, lors de mon dernier voyage, en revenant du camp, j'étais sur le bateau avec lui; je ne fus que sur le pont de manœuvre avec l'inspecteur; je crois qu'il est allé en haut; je ne sais ce qu'il y a fait; une fois revenu en bas il ne m'a fait aucune remarques que je sache; j'ai connaisance que le mécanicien à quelques fois pris son déjeuner, au quai, à Deseronto; règle générale il prenait ses repas dans l'ordinaire; l'ordinaire est à environ huit ou dix pieds de la chambre de la machine; j'allais, généralement prendre mes repas le premier, c'est-à-dire avant le mécanicien; je ne sais quand le mécanicien allait prendre ses repas; la raison pour laquelle je sais que le mécanicien mangeait dans l'ordinaire, c'est que je l'y ai vu; je ne veux pas faire entendre que le mécanicien mangeait toujours dans l'ordinaire au déjeuner et au souper; le mécanicien avait le privilège de manger là où il le voulait; une couple de matelots pouvaient gouverner le bateau; ils sont venus à mon bord pour pratiquer, afin de s'entretenir la main; il n'était pas de leur devoir de gouverner le bateau; je les ai engagés comme matelots.

DUNCAN B. CHRISTIE.

GEORGE ALLEYN BROWNE est assermenté.

Je demeure à Deseronto; je suis surintendant de la Compagnie de Navigation de Deseronto. J'engage les capitaines, les mécaniciens et les commis pour les vapeurs de la compagnie. Règle générale le mécanicien engage lui-même son personnel; j'en établis le nombre; s'il croit avoir besoin de plus d'aide et qu'il me donne de bonnes et suffisantes raisons on lui permet d'engager de l'aide; pendant que le bateau faisait ses voyages quotidiens, le mécanicien ne m'a jamais demandé d'aide. Des lettres que produit M. Browne, et qu'il adressait au mécanicien, T. Short, du vapeur *Quinté*, prouvent à la cour que le mécanicien engageait lui-même ses chauffeurs; de plus d'autres lettres produites font voir comment le chauffeur Kemsley a été engagé. Personne du personnel des mécaniciens du vapeur *Quinté* ne m'a jamais demandé d'aide pendant que ce bateau faisait ses voyages quotidiens; le capitaine engageait tout le reste de l'équipage, sauf le commis; je donnais au capitaine les mêmes instructions qu'au mécanicien; il n'a jamais demandé un surcroît d'aide pendant les trajets quotidiens; la moyenne de ses voyageurs qui se trouvaient à bord tous les jours était d'environ 20 ou 25; les excursions commencent vers le 24 mai et se terminent dans la première ou la seconde semaine de septembre; il est très rare d'avoir une excursion antérieurement ou postérieurement aux dates mentionnées; le livre qui contient les bordereaux de solde du vapeur *Quinté* démontre que le mécanicien en second est entré en fonction sur le *Quinté* le 20 mai 1889, et qu'il a été payé jusqu'au 20 septembre 1889; d'un autre côté un deuxième chauffeur a été engagé vers la même date, et il est indiqué que ce deuxième chauffeur a été payé jusqu'au 20 septembre 1889; d'après l'état de compte du combustible du vapeur, je ne puis dire la quantité exacte

de combustible consumée par jour. Je crois que la quantité était de dix cordes de bois en fagots par jour; je crois que la plupart du temps, dans le cours de son trajet journalier, le vapeur prenait du bois à Eagle Mills, Belleville et Baker's Island; je crois que pendant les excursions nous prenions, presque toujours, notre bois à Trenton; la dernière fois que le *Quinté* fut à Kingston, ce fut, je crois, le 21 août 1889. Je ne connais l'origine du feu qui a détruit le vapeur *Quinté*; je me rendis au vapeur *Quinté* le soir de l'incendie et pendant qu'il était en feu; pendant que j'étais là j'ai fait tout ce que j'ai pu pour la sûreté et le confort de ceux qui avaient été sauvés, et je les expédiai à Deseronto, où ils reçurent les soins médicaux qu'exigeait leur état. M.G.A. Browne est porteur d'un certificat de capitaine, n° 2202, de bateaux à vapeur naviguant sur les petites eaux intérieures.

GEO. A. BROWNE.

N° 2.

Le témoignage de M. G. A. Browne terminé, et comme il n'y avait plus de témoins directement en rapport avec l'incendie du vapeur *Quinté*, le tribunal jugea alors qu'il avait suffisamment en main pour l'autoriser à clore l'enquête. A cette phase, M. Carter, gérant de la Compagnie de Navigation de Deseronto, se leva et s'opposa à la clôture de l'enquête pour les raisons suivantes :

Il désirait avoir le temps de produire des témoins qu'il jugeait importants pour l'investigation. Les témoignages pour la production desquels M. Carter désire avoir du délai ne sont pas ceux d'aucun de l'équipage ou des passagers qui était à bord du vapeur *Quinté* au moment de l'incendie. Les témoignages que M. Carter désire produire sont ceux d'hommes compétents en matière de navigation, particulièrement pour ce qui a trait à la navigation des bateaux à vapeur et autres, et qui ont acquis une grande expérience dans ce genre d'affaire et qui ont eu personnellement connaissance d'accidents d'une nature à peu près semblable à celle de l'incendie du *Quinté*, dans le but d'exposer au tribunal certains détails en rapport avec cette catégorie d'accidents, qui sont, à son avis, importants pour cette enquête, dont on n'a pas fait un exposé complet devant ce tribunal.

Aucune de ces personnes qu'il désire amener n'ont été témoins de l'incendie du vapeur *Quinté*. De plus M. G. A. Browne, surintendant de la Compagnie de Navigation de Deseronto, a reçu avis, à Belleville, le 11 décembre, lorsque la cour termina ses délibérations à cet endroit, qu'elle reprendrait de nouveau son travail à Deseronto le 17 décembre pour clore l'enquête.

La cour est d'avis que les objections soulevées par M. Carter, gérant de la Compagnie de Navigation de Deseronto, pour que l'enquête sur l'incendie du vapeur *Quinté* ne soit pas maintenant close, ne sont pas des raisons suffisantes pour l'autoriser à prolonger l'enquête, vu que la cour considère que M. Carter a eu amplement le temps de produire ces témoins s'il eut voulu le faire, et qu'elle est prête à entendre les témoins que M. Carter peut produire en ce moment. Les témoins qu'il désire faire entendre sont des spécialistes, et ils ne faisaient pas partie de l'équipage et n'étaient pas au nombre des passagers à bord du vapeur au moment de l'incendie; ils n'ont pas été témoins de l'incendie du vapeur.

C'est pourquoi, après avoir examiné et étudié avec soin les témoignages entendus, les commissaires font, cour tenante, lecture du jugement à l'endroit des officiers du bateau, porteurs de certificats; étaient présents R. C. Carter, G. A. Browne, H. Thurston, H. P. Mitchell et D. B. Christie.

La cour clos l'enquête à Deseronto le 18 décembre 1889 à 8.30 du soir.

Le jugement de la cour qui a été prononcé, séance tenante, à Deseronto, le 18 décembre 1889, se lit comme suit:

La cour constate, d'après les témoignages entendus pendant l'enquête sur l'incendie du vapeur *Quinté*, de Deseronto, que Duncan B. Christie n'a pas, comme capitaine du dit vapeur, exercé l'équipage du vapeur pendant le temps de la navigation antérieurement à l'incendie du vapeur, à mettre à l'eau et à manœuvrer les canots de sauvetage, ainsi que le requiert l'article 29, chapitre 35 de 45 Victoria, Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, lequel article se lit comme suit;

et les capitaines de bateaux à vapeur diviseront leurs équipages en escouades et les exerceront à descendre et manœuvrer ces canots au moins une fois par mois." Nous constatons aussi que, comme capitaine du dit vapeur, il n'a jamais pris, en aucun temps, la précaution d'instruire son équipage sur la discipline à observer pour manier les appareils à incendie, placés à bord, en cas d'éventualité; de fait, il appert d'après son propre témoignage qui est corroboré par le reste de l'équipage, qu'il n'y avait absolument aucune discipline d'établie parmi l'équipage du vapeur, dans l'intérêt du public, pour la sûreté de la vie en cas d'éventualité, ce dont il est responsable comme capitaine occupant un poste aussi important. Nous constatons aussi, d'après les témoignages entendus qu'il n'a donné aucun ordre, pendant que le bateau était en feu, à qui que ce soit de l'équipage, d'informer les passagers du danger, ou de prendre des moyens pour les sauver.

Relativement au capitaine du vapeur *Quinté* le jugement de la cour est, que Duncan B. Christie, comme capitaine du vapeur *Quinté*, a fait preuve de négligence et de relâche dans l'exécution de ses devoirs, et que son certificat de capitaine de bateau à vapeur soit suspendu pendant une période de douze mois à compter de la date du 18 décembre 1889 jusqu'au 18e jour de décembre 1890.

La cour constate aussi, d'après les témoignages entendus à cette enquête sur l'incendie du vapeur *Quinté*, de Deseronto, que Thomas Short, mécanicien du dit vapeur, déclare dans son témoignage qu'à son avis il était nécessaire et plus sûr d'avoir un deuxième mécanicien; aussi, dans l'exécution de ses devoirs comme mécanicien, il a permis à un homme qu'il (Thomas Short) jure, dans son témoignage, n'être pas compétent et n'avoir pas de certificat, de prendre soin de sa machine pendant que le dit Thomas Short était à ses repas. Il déclare aussi dans son témoignage qu'un homme compétent devrait le remplacer lorsqu'il n'est pas en fonction. L'article 43, chapitre 78 de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, dit: "Nul n'aura le droit d'employer quelqu'un comme mécanicien, et nul n'aura droit d'agir comme mécanicien, sur un bateau à vapeur transportant des passagers, ou sur aucun bateau à vapeur transportant du fret, d'un tonnage de plus de cent cinquante tonneaux bruts, à moins que celui qui sera employé ou agira comme tel ne soit porteur d'un certificat du bureau, dans la classe pour laquelle il devra être employé, etc., etc." Aussi, que le dit Thomas Short, comme mécanicien de vapeur, ayant sous sa charge les appareils à incendie, n'a donné d'ordres à qui que ce soit de l'équipage, et n'a dressé personne du dit équipage à cet effet, de prendre soin des lances des boyaux pour diriger l'eau sur le feu, sachant, ainsi qu'il l'a declaré dans son témoignage, qu'il n'y avait pas de discipline sur le vapeur. Nous constatons aussi que le dit Thomas Short, comme mécanicien, nettoyait les lampes dont il avait besoin, vu que le chauffeur avait tant d'autre ouvrage à faire, déclarant aussi que s'il eut eu un autre chauffeur il aurait mieux valu, car il y aurait eu un homme de quart tout le temps; d'un autre côté, Thomas Kemsley déclare dans son témoignage qu'à son avis un chauffeur n'était pas suffisant pour le vapeur *Quinté*, sur le trajet entre Picton et Trenton, comme bateau voyageant le jour, à raison de la somme de travail que le dit bateau a accomplie cette année. Nous constatons aussi, d'après les témoignages entendus, que le mécanicien ne s'est pas adressé au capitaine ou à M. G. A. Browne, lequel a l'administration des bateaux de la Compagnie de Navigation de Deseronto, pour obtenir soit un deuxième mécanicien ou un deuxième chauffeur, pendant le trajet journalier entre Picton et Trenton; le dit Thomas Short, occupant le poste responsable de mécanicien-chef du vapeur *Quinté*, de Deseronto, et connaissant ces lacunes, aurait dû, par respect pour lui-même et pour le public, y remédier ou les signaler aux autorités compétentes.

Relativement au mécanicien du vapeur *Quinté*, la cour constate, d'après les témoignages entendus, que Thomas Short, mécanicien du vapeur *Quinté*, a fait preuve de négligence dans l'exécution de son devoir, et le jugement de la cour est que son certificat comme mécanicien de bateaux à vapeur soit suspendu pendant une période de sept mois à compter de la présente date du 18 décembre 1889 jusqu'au 18e jour de juillet 1890.

Relativement au second du vapeur *Quinté*, la cour constate, d'après les témoignages entendus, que James Collier, second du dit vapeur, qui était dans le poste de la timonerie, gouvernant et naviguant le vapeur pendant que celui-ci brûlait, est resté à son poste et a fait son devoir.

En sus de ce qui précède, le jugement de la cour, d'après la preuve entendue sur l'origine du feu, laquelle preuve est entièrement circonstancielle, est que le feu a été causé par la lampe qui était dans la cale et qui a tombé ou s'est renversée précisément au moment où le chauffeur a quitté la cale, et qu'il n'a pas originé dans le combustible employé à bord du vapeur; d'un autre côté et d'après les témoignages entendus il n'y avait pas non plus, d'après la preuve; de matières inflammables dans la cale, ou transportées à titre de fret sur le bateau, lors de l'incendie. Il est prouvé que le bateau a brûlé avec une grande rapidité, ce qui est dû beaucoup à l'absence de discipline parmi l'équipage, nul d'entre eux n'était placé auprès des lances ou n'ayant manié les lances des boyaux pour diriger l'eau sur le feu.

Il est aussi établi que la coque du vapeur, antérieurement à l'incendie, était en bon état, qu'il était muni des pompes et des boyaux nécessaires, le tout en bon état, ainsi que d'appareils de sauvatage, de flotteurs et de canots, mais que par suite du manque de discipline dans l'équipage et par suite du fait que les appareils de sauvatage n'ont pas été distribués dans les différentes parties du vapeur assignés aux passagers, ils n'ont pu être mis en usage.

De plus, d'après les témoignages entendus, l'opinion de la cour est, qu'un mécanicien et un chauffeur n'étaient pas suffisants pour le vapeur *Quinté*, qui voyageait le jour de Picton à Trenton et retour, les heures de travail s'étendant de 5.30 du matin à 8 heures du soir. Particulièrement lorsque le bois en fagots, combustible employé, est sec, il est plus inflammable que le bois de corde ordinaire, et demande plus de soin; de plus le capitaine du vapeur avait trop à faire, faisant à la fois l'office de timonier et de capitaine, par suite de quoi il n'avait pas le temps de donner le soin et l'attention nécessaires à la discipline de son équipage et de veiller aux passagers, ce qu'exigeait son devoir comme capitaine; et, ainsi que le prouve les témoignages, la surveillance des passagers était laissée au commis, jeune garçon employé pour la première année sur un bateau.

La cour prend la liberté de suggérer, pour que la vie et la propriété soient mieux protégées, que tous les vapeurs à passagers ayant la permission de transporter deux cents passagers et plus, voyageant comme bateau du jour, soient tenus d'avoir deux mécaniciens "de même qu'un vapeur transportant quarante passagers est tenu d'avoir un second," et ils devraient aussi avoir deux chauffeurs, ainsi qu'un timonier au moins, de manière que le capitaine n'aurait pas à faire les fonctions de timonier en sus de ses devoirs comme capitaine. Ceci ne s'applique pas aux bateaux-passeurs qui traversent les rivières et les chenaux étroits et là où ils naviguent de 6 heures du matin à 6 heures du soir, ou aux équipages de relève toutes les douze heures; tous les vapeurs à passagers devraient aussi avoir une partie de leurs appareils de sauvetage distribués dans les cabines et sur les ponts que fréquentent les voyageurs; et tous les vapeurs jaugeant cent cinquante tonneaux bruts et plus et tous les vapeurs à passagers devraient avoir des tuyaux à vapeur donnant dans la soute aux feux dans la cale des marchandises, de manière que si le feu éclatait dans ces compartiments ceux-là pourraient être immédiatement remplis de vapeur, ce qui est très efficace pour réprimer l'incendie.

THOMAS F. TAYLOR,
EDWARD ADAMS,
Commissaires.

RAPPORT

(87*b*)

Du lieutenant Gordon, M. R., sur la conduite du capitaine et du second du steamer *Baltic*, relativement à l'offense commise sur un nommé Charles Hambley, matelot du dit vaisseau, le 26 août 1889.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE, TORONTO, 24 avril 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai maintenant terminé l'enquête sur la conduite du capitaine et du second du steamer *Baltic*, relativement à l'offense commise sur un nommé Charles Hambley, matelot du dit vaisseau, le 26 août 1889. J'ai tenu la cour une journée à Owen-Sound et deux jours à Collingwood, examinant en tout huit témoins; j'envoie ci-inclue copie des témoignages rendus. La cour a été formellement ajournée jusqu'au samedi suivant, le 5 avril, jour auquel elle sera ouverte au bureau de l'inspecteur des steamers, au bureau des douanes, à Toronto, alors que la décision sera rendue cour tenante. Relativement à Charles Odlum Hill, porteur d'un certificat de compétence de capitaine, lequel était second à bord du *Baltic*, je constate qu'on ne saurait le blâmer, relativement à cette malheureuse affaire. Il avait été en devoir tout le jour et s'était retiré pour se reposer, lorsque le vaisseau a quitté Owen-Sound. Il ne s'est éveillé que quelque temps après que le malheureux eut été jeté par-dessous bord, et en apprenant ce qui était arrivé il a conclu qu'à ce moment il serait inutile de descendre une chaloupe. Tous les matelots semblent avoir été sobres et occupés à travailler; il n'y a rien eu dans leur conduite pour porter M. Hill à redouter du désordre. Partant, M. Hill est complètement exonoré de tout blâme relativement à cette offense, et je lui ai renvoyé son certificat, qui pendant l'enquête avait été confié à la garde de la cour.

Relativement au capitaine Tait Robertson: Les questions à considérer sont:

Premièrement: Toutes les précautions convenables ont-elles été prises à bord du *Baltic* pour le sauvetage des matelots dans le cas où quelqu'un serait jeté par-dessus bord?

Deuxièmement: Le capitaine Robertson a-t-il fait tous les efforts en son pouvoir pour sauver la malheureuse victime?

Troisièmement: Le capitaine Robertson a-t-il, de quelques manières, empêché les officiers de la justice d'accomplir leurs devoirs?

Relativement à la première question, le témoignage du capitaine Robertson et celui de M. Hill sont deux choses distinctes, savoir: que les chaloupes sur le *Baltic* n'ont jamais été mises à l'eau par les matelots dans le but de leur rendre cet exercice familier, les chaloupes étant seulement mises à l'eau en trois circonstances durant la saison: une fois, quand l'inspecteur visitait le vaisseau. En outre, l'officier en chef dit qu'il a mis à l'eau une chaloupe à Collingwood pour la peinturer, et la troisième fois, lorsque le vaisseau a brisé son arbre de couche et qu'il était entré dans le chenal du nord, à la fin de la saison. Le but de la promulgation du paragraphe 4 de l'article 29 du chapitre 78 des Statues revisés est que l'équipage doit se familiariser avec la manière de mettre les chaloupes à l'eau, et cela est doublement nécessaire dans les eaux de l'intérieur, où l'on change si souvent de matelots.

Si l'équipage du *Baltic* avait été exercé, ainsi que le prescrit l'acte, il y aurait probablement eu peu de difficulté à mettre une chaloupe à l'eau, si tant est qu'il y en eût eu.

Je trouve, en conséquence, que le capitaine Robertson est blâmable en ce qu'il n'a pas suivi les instructions données aux capitaines de vaisseau, lesquelles sont contenues dans l'article du statut précité.

Il paraît aussi, d'après les témoignages, que ce décret est presque complètement méconnu par les navigateurs de nos lacs.

Deuxièmement—Relativement à l'emploi de tous les efforts en leur pouvoir pour sauver le malheureux matelot, lorsqu'il fut jeté par-dessus bord, le capitaine Robertson et le second Montgomery semblent avoir perdu leur présence d'esprit et avoir parcouru le vaisseau en tous sens. Le capitaine Robertson admet qu'il se tenait près de la chaloupe sur le gaillard d'avant, et qu'il y avait un grand nombre de personnes tout au-dessus de lui, et cependant il ne leur a jamais crié de venir aider à jeter une chaloupe à l'eau.

Le second Montgomery dit qu'il se trouvait à une longueur de la chaloupe auprès de laquelle se trouvait le capitaine, mais ce dernier dit qu'il ne l'a jamais vu là.

M. Lamont, passager, dont le témoignage paraît digne de foi, dit que le capitaine s'est tenu près de lui pendant un instant sur le gaillard d'arrière, et que la confusion qu'il y avait alors, semblait avoir fait perdre l'esprit au capitaine Robertson, de sorte qu'il n'a pas agi avec la promptitude qui devrait caractériser les actes d'un navigateur dans une circonstance semblable. Il n'a pris aucun moyen de constater si son vaisseau s'était arrêté, et la preuve démontre que la bouée de sauvetage était remorquée après le vaisseau, seulement à quelques verges à l'arrière, et que, partant, elle était inutile. Il est aussi démontré que le vaisseau a continué à marcher de l'avant, bien que le mécanicien lui eût imprimé trois ou quatre mouvements à l'arrière.

Je suis d'opinion qu'avec un équipage convenablement exercé à faire la manœuvre des chaloupes, surtout si le capitaine était venu à l'arrière de son vaisseau, ce qu'il aurait pu faire sûrement pendant la nuit calme qui a été décrite, il aurait été possible de sauver le matelot. Mais d'après les témoignages il n'a été fait absolument rien pour sauver l'infortuné, et à cause de cela le capitaine Robertson ne saurait se soustraire à la responsabilité qui lui incombe dans ce cas.

Au sujet de la connaissance que le capitaine Robertson avait de ce qui s'était passé sur son vaisseau, je constate que ni lui ni M. Hill n'avait eu connaissance du traitement infligé au jeune homme, avant que ce malheureux fût noyé. Il semble extraordinaire qu'un certain nombre de passagers et un équipage qui doit savoir qu'il y a toujours un officier sur le pont, aient été témoins d'une conduite aussi brutale sans cependant en donner connaissance à un officier quelconque. En apprenant ce qui était arrivé, le mécanicien en chef est venu en avertir le capitaine, qui a trouvé le jeune homme habillé, mais avec du goudron sur les mains.

Le capitaine Robertson jure qu'en cette circonstance il n'a pas dit au jeune homme d'aller chercher son argent; il dit aussi que quelqu'un lui a d'abord appris l'acte des matelots lorsqu'il était sur le pont des passagers.

Cependant, le second Montgomery déclare que le capitaine l'avait informé qu'il avait dit au jeune homme d'aller chercher son argent, fait justifié par les actes du jeune homme et du gardien de nuit Currie. Et comme le mécanicienr en chef contredit aussi le capitaine en ce qui concerne le rapport qu'il aurait fait à ce dernier, je ne puis pas venir à d'autre conclusion qu'à celle-ci : Que les souvenirs du capitaine Robertson de la nuit en question sont quelque peu confus. Je constate que le capitaine Robertson n'a eu aucune connaissance de l'outrage assez tôt pour l'empêcher, mais je dois dire que le capitaine Robertson n'a pas exercé un bon jugement et n'a pas fait tous les efforts possibles pour sauver la vie du malheureux qui avait été jeté par-dessus bord.

Troisièmement, relativement à la question des embarras suscités aux officiers de la justice dans l'accomplissement de leurs devoirs, ou du défaut d'aide à ces mêmes officiers, le capitaine Robertson avoue, dans son témoignage, qu'à leur retour à Owen-Sound, dans la soirée du samedi qui a suivi l'événement, il a entendu de la bouche de passagers et d'autres personnes, des détails du traitement qu'on avait fait subir au jeune homme, et, dans les circonstances, je crois qu'il a manqué à son devoir en ne portant pas volontairement la chose aux autorités du pays. Il dit qu'il a consulté un certain M. Creasor, à Owen-Sound, un avocat, et qu'il a agi d'après ses conseils, mais je ne saurais croire que cela puisse le soustraire à la responsabilité qu'il a encourue en restant inactif, ainsi qu'il l'a fait au début. L'homme de police

Pierce et M. J. G. Cherry, le premier interrogé à Owen-Sound, et l'autre à Collingwood, s'accordent avec une grande exactitude dans le témoignage qu'ils rendent relativement aux menaces faites par le capitaine Robertson, à l'époque de l'arrestation de Russell et de Tripp, à Collingwood. Je ne puis m'empêcher de donner une grande valeur à ce témoignage, bien que le souvenir du capitaine Robertson au sujet de l'affaire semble être confus. Je regrette d'être obligé de conclure que le (3) capitaine Robertson a menacé, en termes généraux, le témoin Cherry; bien que, subséquemment, il semble avoir compris quel était son devoir et avoir aidé les autorités par tous les moyens à sa disposition, en accordant des passages et en envoyant ses matelots lorsqu'on avait besoin d'eux comme témoins.

Pour résumer, je constate: 1° que le capitaine Robertson ne s'est pas conformé aux exigences de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur; 2° qu'aucun effort convenable n'a été fait pour sauver le malheureux jeune homme lorsqu'il est passé pardessus bord; 3° que, bien que le capitaine Robertson n'ait eu aucune connaissance des actes de son équipage, ce qui lui aurait permis d'empêcher l'outrage, je ne puis pas faire autrement que d'arriver à la conclusion qu'il a menacé le témoin Cherry, et qu'il a manqué à son devoir en ne portant pas le fait à la connaissance des autorités d'Owen-Sound.

En conséquence, je décide que le certificat de service, comme capitaine de vaisseau dans les eaux de l'intérieur, du dit William Tait Robertson, soit suspendu pendant douze mois de calendrier, à compter du 4 mars 1890.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ANDREW R. GORDON.

N.B.—Il m'a été permis d'envisager à un point de vue un peu indulgent la menace faite par le capitaine Robertson, pour deux considérations, savoir: 1° parceque, d'abord, il supposait que Cherry avait pris ces procédures à l'instigation des propriétaires de steamers d'une ligne rivale; 2°, parce qu'après avoir réalisé ce qui s'était passé, il s'est efforcé de toutes façons d'aider les officiers de la justice dans l'accomplissement de leurs devoirs.

A. R. G.

Wm Smith, écr., sous-ministre de la marine, Ottawa.

J'approuve la décision du commissaire ainsi que sa sentence.

CHARLES H. TUPPER.

MEMORANDUM.

(91)

"ACTE DES LICENCES POUR LA VENTE DES BOISSONS ENIVRANTES, 1883."—Réclamations pour amendes, frais, etc., imposés aux porteurs de licences fédérales pour infractions à l'acte des licences provinciales.

Nom.	Adresse.	Montant.
		$ cts.
Brant—		
W. P. Croome	Brantford, Ont	25 00
Elgin—		
Thos. Sampey	Springfield, Ont.	33 50
Haldimand—		
Wm. Leroy	Cayuga	77 30
James Overend	Caledonia	105 13
Lanark—		
John Robinson	Perth	155 51
Wm. Pierce	do	76 60
John Pappin	Smith's Falls	78 65
Cité d'Ottawa—		
Léon Lebonté	Cité d'Ottawa	22 00
Télesphore Lemay	do	22 00
Octave Labbée	do	22 00
Alexander Blais	do	22 00
L. St. Louis	do	22 00
Francis Gorman	do	64 00
Russell—		
Joseph Quesnel	South-Indian, Ont	26 25
Baie du Tonnerre—		
Philip Labby	Port-Arthur, Ont	373 60
Albert Mulligan	Rat-Portage, Ont	29 50
Jno. Thompson	do	29 50
Ole Brand	Port-Arthur, Ont	303 40
W. G. Johnson	do	1,287 25
Tobel Polson	Duluth, Minn	181 00
Charles Hoehn	Port-Arthur, Ont	285 70
Welland—		
Wm. Armstrong	Port-Colborne, Ont	77 00
Robert Armstrong	do	228 27
	Total	3,547 16

RÉPONSE

(93)

A un Ordre de la Chambre des Communes, daté le 21 avril 1890 :—Pour un relevé de la quantité et de la valeur des œufs importés dans les provinces de Québec et Ontario, et exportés de ces provinces, depuis le 1er janvier dernier ; aussi les noms des pays d'importation et d'exportation.

Par ordre.

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'État.

Ottawa, 2 mai 1890.

Relevé de la quantité et de la valeur des œufs importés dans les provinces de Québec et Ontario et exportés de ces provinces, depuis le 1er janvier jusqu'au 16 avril 1890 ; aussi les noms des pays d'importation et d'exportation.

Provinces.	Importés — Depuis le 1er janvier jusqu'au 16 avril 1890. Quantité.	Valeur.	Pays d'importation et d'exportation.
	Douz.	$	
Ontario	97,003	13,343	Etats-Unis.
Québec	143,484	19,624	do
Total	240,487	32,967	
	Exportés.		
	Douz.	$	
Ontario	254,761	31,618	Etats-Unis.
Québec	5,320	764	do
Total	260,081	32,382	

J. JOHNSON,
Commissaire des douanes.

Ministère des douanes,
Ottawa, 30 avril 1890.

CORRESPONDANCE

(94)

Au sujet de l'abandon du contrat Anderson relativement au service de navires à vapeur sur l'Atlantique.

5, Fenchwich Avenue, 16 octobre 1889.

Monsieur,

Nous vous adressons copies du télégramme que nous vous avons envoyé le 12 du courant, vous intimant que nous nous désistions du contrat relatif au service sur l'Atlantique que vous nous avez fait l'honneur de nous confier.

C'est avec un profond regret que nous sommes arrivés à la détermination télégraphiée, car nous étions bien avancés dans nos arrangements pour l'organisation de la compagnie, et nous avions toute confiance qu'avant le 1er novembre nous serions en état de vous mander que nous acceptions définitivement le contrat.

Tout le temps nous avions agi de concert avec sir Geo. Stephen et autres intéressés dans le chemin de fer du Pacifique canadien ; pour dire le vrai, si nous n'avions pas eu l'assurance de leur coopération, nous n'aurions pas entrepris l'affaire. Cependant, aussitôt que nous eûmes signé le contrat à Ottawa, nous commençâmes à observer des indices nous amenant à croire que nous ne pouvions plus compter sur la continuation de la coopération de sir Geo. Stephen et de ses amis.

Ces conjectures aboutirent à une entrevue que nous eûmes avec lui le 8 du courant, au cours de laquelle il déclara positivement que, à raison de certaines difficultés survenues dans l'exécution du projet de pousser la ligne du Pacifique jusqu'à Halifax, il avait cessé de s'intéresser à l'entreprise.

A ce propos il y eut échange de correspondance avec lui, et nous vous en adressons copie et y appelons votre attention.

Qu'il nous soit permis de vous assurer que nous avions pleine confiance dans l'heureuse organisation de la compagnie. Même aujourd'hui encore nous serions prêts à prendre l'affaire en main si on revenait aux conditions telles que nous les croyions exister lors de la signature du contrat.

Nous sommes, monsieur, vos obéissants serviteurs,

ANDERSON, ANDERSON et CIE.

A l'hon. sir John A. Macdonald, G. C. B., Ottawa.

Copie du câblegramme Anderson à sir John A. Macdonald, Ottawa,

12 octobre 1889.

Sir John Macdonald, Ottawa.—Avec regret nous vous remettons le contrat sur l'Atlantique que vous nous aviez confié, ne pouvant plus compter sur la cordiale coopération du chemin de fer du Pacifique canadien ; sir George Stephen ayant intimé qu'il avait cessé de s'intéresser à notre entreprise. Nous écrivons au long.

ANDERSON.

5, Fenchwich Avenue, Londres, E. C., 9 octobre 1889.

Cher Monsieur.—Relativement à l'entretien que nous eûmes hier avec vous, et qui s'est terminé par la demande que vous nous fîtes de télégraphier à sir John Macdonald pour l'engager à inciter le gouvernement canadien à donner à votre

compagnie le droit de parcours sur le chemin de fer Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean, nous vous mandons qu'avant de le faire ou de tenter d'autres démarches au sujet de cette affaire, nous voulons savoir si la difficulté au sujet du droit de parcours est la seule qui affecte la continuation de votre coopération avec nous, sur la foi de laquelle nous nous sommes jetés dans cette entreprise.

S'il y avait d'autres difficultés nous serions heureux de les connaître dès maintenant, afin que nous pussions nous occuper de la chose sans tarder.

Nous sommes, cher monsieur, fidèlement vos,

ANDERSON, ANDERSON ET CIE.

Sir GEORGE STEPHEN, bar., 88 Cannon Street.

5, FENCHWICH AVENUE, LONDRES, 11 octobre 1889.

CHER MONSIEUR,—M. Kersey nous a transmis copie de votre télégramme du 8 du courant à M. Van Horne, ainsi que sa réponse et copie de votre télégramme du 9 du courant à sir John Macdonald.

Nous regrettons de ne pouvoir en confirmer l'exactitude en ce qui nous concerne. Il paraît pourtant clair, d'après la rédaction de votre dépêche à M. Van Horne, que la décision prise par vous et sir Donald Smith de vous retirer, a été arrêtée avant votre départ du Canada, bien qu'elle ne nous ait été communiquée qu'à votre arrivée en Angleterre, et lorsque nous voulûmes signaler le caractère de la démarche que vous alliez faire, vous nous dites qu' " il était inutile " de vous faire appel.

A notre connaissance il ne restait à régler que les conditions de l'administration entre la compagnie et nous.

Cet arrangement ne nous faisait prévoir aucune difficulté, vu que vous aviez trouvé raisonnables les conditions que nous avions d'abord proposées, et nous étions disposés à les modifier de façon à satisfaire aux critiques de sir Donald Smith et autres souscripteurs.

L'importance qui s'attachait à votre souscription et à celle de sir Donald Smith en dépassait de beaucoup la valeur.

On vous considérait ici comme des esprits dirigeants, et votre adhésion impliquait le concours cordial du chemin de fer du Pacifique canadien.

M. W. R. Anderson a reçu de vous l'assurance réitérée de la continuation de votre appui avant d'aller à Ottawa signer le marché, et aujourd'hui, en moins de trois semaines du jour où nous devons donner notre réponse au gouvernement canadien, vous nous intimez que vous vous retirez.

Comme le projet en cours comportait le transport du contrat pour la Chine de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, avec qui il fallait faire de stricts arrangements d'opération, nous ne pouvions nous présenter devant le public avec une compagnie dont vous et d'autres directeurs du Pacifique canadien vous teniez à l'écart.

Nous intimons donc au gouvernement canadien que pour cette raison, et pour cette raison seule, nous lui remettons le contrat qu'il avait mis entre nos mains.

Nous, sommes, cher monsieur, fidèlement vos,

ANDERSON, ANDERSON ET CIE.

Sir GEORGE STEPHEN, bart.

25, ST. JAMES PLACE, LONDRES, 14 octobre 1889.

CHERS MESSIEURS,—Au sujet de votre lettre du 11, ne pensez-vous pas que vous avez été trop pressés d'abandonner le contrat que vous aviez avec le gouvernement canadien sur la simple supposition de votre part que sir Donald Smith et moi avions définitivement retiré notre concours ?

J'ai tout lieu d'espérer que dans une couple de jours j'apprendrai que le gouvernement a consenti à accorder à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien l'accès nécessaire à Halifax, pour l'obtention de quoi la compagnie a fait des instances et sans quoi le service sur l'Atlantique projeté ne serait d'aucun avantage pour

la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien durant les cinq ou six mois d'hiver de chaque année.

Si cette affaire se règle à la satisfaction de la compagnie, comme j'en ai la confiance, je serai prêt et disposé, comme je l'ai toujours été, de donner pleine exécution à ma promesse de concours. D'un autre côté, si le gouvernement refuse de traiter la compagnie avec équité et s'il la force virtuellement à arrêter ses trains à Saint-Jean, alors je ne puis prendre aucun intérêt à la partie Atlantique de l'entreprise.

Je suis beaucoup plus occupé du succès de l'entreprise projetée que je ne le suis de ma souscription de £50,000, et je dois avouer que je suis interloqué et quelque peu désappointé de la hâte apparente avec laquelle vous semblez avoir saisi la première occasion de remettre votre contrat au gouvernement pour des motifs qui, je crois, n'ont aucun fondement réel.

Sir John A. Macdonald me télégraphie par le câble, en réponse à la dépêche que je lui ai envoyé au sujet de la substitution de Saint-Jean à Halifax, que tout changement aurait pour effet de détruire le projet.

M. Van Horne télégraphie par le câble, en réponse à ma dépêche, qu'il attend une décision dans une couple de jours, au retour de sir John Thompson et de M. Tupper de la Nouvelle-Ecosse, où ils sont allés, je crois, pour consulter leurs amis politiques de la Nouvelle-Ecosse.

Je suis, cher messieurs, bien à vous,

GEORGE STEPHEN.

MM. Anderson, et Cie., Londres.

16 octobre 1889.

Cher Monsieur,—Répondant à la vôtre du 14 du courant nous vous assurons que ce n'est pas avec empressement, mais avec hésitation et regret sincère que nous en sommes arrivés à la conclusion que les circontances avaient tellement changé que l'heureux établissement de la compagnie devenait impossible. Quand nous avons signé le contrat avec le gouvernement canadien, nous étions convaincus que nous pouvions compter sur le cordial concours du chemin de fer du Pacifique canadien, ainsi que sur votre appui et celui de sir Donald Smith ; nous comptions également sur d'autres personnalités importantes du Canada qui suivraient.

La conviction nous a été graduellement imposée que nous ne pourrions compter davantage sur ce concours et cet appui. Nous allons vous rappeler quelques-uns des incidents qui nous ont induit à adopter cette détermination.

Peu de temps après la signature du traité conclu avec le gouvernement canadien vous intimâtes à M. W. R. Anderson, à Dalhousie, votre désir de rompre l'engagegement dans lequel était entré la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à l'effet de se désister de son contrat pour la Chine en faveur de la nouvelle compagnie. Vous manifestiez une évidente hésitation à consentir à cet arrangement.

Quand vint le temps de parfaire nos arrangements relativement à la nouvellle compagnie, nous demandâmes, par l'entremise de M. Kersey, que M. Van Horne consentît à nous laisser avoir des renseignements sur le coût des steamers en acier à double hélice pour la ligne de la Chine, afin de nous mettre en état de compléter nos estimations. A cette demande nous ne reçûmes aucune réponse.

Aux termes du traité existant entre la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et nous, les steamers pour la Chine, bien qu'entrepris par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, devaient être transférés à la nouvelle compagnie, dont nous devions être les gérants responsables. Cependant le contrat relatif à leur construction fut conclu, non pas tout à fait hors de notre connaissance, puisque les renseignements que nous avons obtenu ont été mis à la disposition des délégués du chemin de fer du Pacifique canadien qui s'en sont servis, mais cela sans en conférer avec nous, comme nous étions en droit de nous y attendre et comme on nous avait affirmé que cela se ferait.

Dans un entretien que nous eûmes avec vous le 8 du courant, vous nous avez dit positivement que vous n'aviez plus aucun intérêt dans notre entreprise et que vous n'étiez pas disposé à placer votre argent dans une affaire qui n'était point dans l'intérêt de la Compagnie du chemin du Pacifique canadien.

Votre télégramme à M. Van Horne a révélé le fait que le retrait de votre souscription et de celle de sir Donald Smith avait fait l'objet d'une consultation avant votre départ du Canada, mais il ne nous a été communiqué avis de tel retrait qu'après votre arrivée ici. L'intimation nous a alors été donnée de façon à nous convaincre que votre intention était que nous ne comptassions plus sur votre appui.

Aujourd'hui même, en renouvelant votre assurance de concours vous y attachez des conditions dont il n'était pas question lors de votre premier engagement. S'il en eût été question, nous aurions stipulé avec le gouvernement, en vue de faire disparaître les obstacles avant la signature du contrat, vu que s'ils s'étaient élevés inopinément nous aurions volontiers demandé au gouvernement de nous accorder une prolongation de délai de façon à vous permettre de résoudre vos difficultés, si vous l'aviez désiré.

Vous avez jugé à propos d'agir autrement avec nous, et vous ne devez pas être surpris de ce que nous avons accepté votre communication comme comportant une proposition sérieuse.

Nous vous adressons copie d'un câblegramme que nous avons envoyé à sir John Macdonald, à qui nous nous sentions tenus de faire connaître le plus tôt possible le changement de situation.

Nous avions toute confiance au succès de l'entreprise et nous étions prêts à souscrire une plus forte somme que celle que nous vous avions mentionnée. Nous sommes fort désappointés du résultat de nos efforts.

Même en ce moment, si nous avions l'assurance de la continuation de votre concours cordial et de votre appui et de celui de vos amis et de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ; si le gouvernement canadien consentait à tenir pour nul notre avis de désistement du contrat, nous serions disposés à reprendre l'affaire en main. Dans ce cas, néanmoins, nous exigerions que les conditions auxquelles cet appui et ce concours seraient donnés fussent préalablement mises par écrit, afin de ne donner plus lieu à aucun malentendu.

Nous sommes, cher monsieur, fidèlement,

ANDERSON, ANDERSON ET CIE.

Sir George Stephen, bart, 88 Cannon Street, E. C.

RÉPONSE

(95)

A un ordre de la Chambre des communes, daté du 24 janvier 1890 :—Pour un éta donnant le montant total des sommes dépensées jusqu'à ce jour pour la bâtisse de l'imprimerie officielle ; la totalité des sommes dépensées pour caractère, presses et autres machines et matériaux à imprimer et relier que contient l'imprimerie ; la totalité des sommes payées pour salaires et gages des officiers et employés de l'imprimerie, depuis le 1er juillet 1889 jusqu'au 1er janvier 1890.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Ottawa, 10 mars 1890.

Sommes totales dépensées pour caractère, presses et autres machines et matériaux à imprimer et relier que contient l'imprimerie.

	$ cts.	$ cts
Dépense totale d'après le rapport de l'auditeur général, jusqu'au 30 juin 1888...	....	63,939 07
do do do 1889...	.....	165,179 97
Depuis le 30 juin 1889 jusqu'à date.		
Atelier d'impressions.		
Machines, etc.....	2,197 36	
Caractère.....	2,741 31	
Installation et ameublement.....	1,167 61	
		6,106 28
Atelier de reliure.		
Outils, etc.....	456 40	
Installation et ameublement.....	1,479 80	
Main-d'œuvre.....	452 50	
		2,388 70
En général.		
Main-d'œuvre et divers.....	1,205 41	
Fret.....	385 33	
Divers.....	117 86	
		1,708 60
Total.....	.....	239,322 62

Sommes totales payées pour salaires et gages des officiers et employés de l'imprimerie, depuis le 1er juillet 1889 jusqu'au 1er janvier 1890. $66,541 19

Certifié.

Ottawa, 24 janvier 1890.

RÉPONSE

(96)

Au sujet de la TROISIÈME PARTIE d'un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant les sommes d'argent dépensées par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants :—

1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault.

2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite.

3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 6 mai 1890.

ETAT donnant les sommes d'argent dépensées par le Canada pour les bâtisses érigées ou achetées, etc., etc., dans chaque province depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1889, tel que demandé par un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890. Renvoi 106,246.

Désignation des travaux.	Montant dépensé.	Observations.
Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	
Amherst, bureau de poste, etc	38,331 67	
Annapolis do	4,134 69	
Antigonish do	6,163 15	
Arichat do	1,226 27	
Baddeck do	14,006 74	
Halifax, édifice fédéral	104,861 81	
do entrepôt de vérification	10,866 30	
do station de quarantaine	25,269 14	
Lunenburg, hôpital de marine	6,502 25	
do bureau de poste, etc	3,900 00	
Nappan, ferme expérimentale	11,262 72	
New-Glasgow, bureau de poste, etc	43,435 61	
Sydney-Nord do	26,040 35	
Pictou, douane, etc	27,743 04	
do hôpital de marine	12,597 86	
do station de quarantaine	4,090 00	
Pointe-Edouard (Sydney), station de quarantaine	7,417 71	
Sydney-Sud, hôpital de marine	11,514 61	
do bureau de poste, etc	3,103 86	
Truro, bureau de poste, etc	36,619 11	
Windsor do	32,347 29	
Yarmouth, hôpital de marine	3,550 00	
do bureau de poste, etc	41,771 62	
do station de quarantaine	3,438 64	
Total pour la Nouvelle-Ecosse	480,194 44	

ETAT donnant les sommes d'argent dépensées par le Canada pour les bâtisses érigées ou achetées, etc., etc., dans chaque province, etc.—*Suite.*

Désignation des travaux	Montant dépensé.	Observations.
Ile du Prince-Edouard.	$ cts.	
Charlottetown, édifice fédéral	69,000 00	Détruit par incendie, 20 février 1884.
do do (nouveau)	98,055 23	
do do (temporaire)	6,207 14	
do hôpital de marine	1,940 41	
Montague, bureau de poste, etc	8,242 87	
Northumberland, détroit de, édifice de la malle, proportion de la dépense	1,310 05	
Souris, hôpital de marine	4,458 62	
Summerside, bureau de poste, etc	34,555 36	
Total pour l'Ile du Prince-Edouard	223,769 68	
Nouveau-Brunswick.		
Bathurst, bureau de poste, etc	31,745 22	
Caps Tormentine et Traverse, édifices de la malle, proportion de la dépense	1,318 16	
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste	14,121 64	
Chatham, bureau de poste	14,028 84	
Dalhousie do	6,597 28	
Dorchester, pénitencier	463,298 65	
Frédéricton, casernes	15,295 57	
do bureau de poste	30,521 57	
Kingston, hôpital de marine	1,406 81	
Middle-Island, station de quarantaine	4,286 55	
Moncton, bureau de poste	45,194 52	
Newcastle, douane	4,830 00	
do bureau de poste, etc	47,654 47	
Portland do	10,956 49	
Saint-André, hôpital de marine	5,588 44	
do sation de quarantaine	330 00	
Saint-Jean, douane (ancienne)	75,797 88	Détruit par incendie, 20 juin 1877.
do do (nouvelle)	329,972 06	
do fort Dufferin	8,064 50	
do hôpital de marine (Ile-aux-Perdrix)	50,019 86	
do magasin militaire, etc	13,020 37	
do bureau de poste (ancien)	178,940 86	Détruit par incendie, 20 juin 1877.
do do (nouveau)	174,055 27	
do station de quarantaine (Ile-aux-Perdrix)	7,308 46	
do caisse d'épargne (ancienne)	47,784 28	Détruit par incendie, 20 juin 1877.
do do (nouvelle)	45,552 91	
Saint-Stephen, bureau de poste, etc	28,867 90	
Sussex, bureau de poste, etc	23,325 26	
Westcock, hôpital de marine	3,416 93	
Woodstock, bureau de poste, etc	41,766 27	
Total pour le Nouveau-Brunswick	1,725,067 02	
Québec.		
Aylmer, bureau de poste, etc	11,168 76	
Chambly, forts (restauration)	1,317 30	
Chicoutimi, hôpital de marine	19,486 45	
Coaticook, bureau de poste, etc	26,106 87	
Grosse-Ile, station de quarantaine	83,855 07	
Hull, bureau de poste, etc. (ancien)	30,208 60	Détruit par incendie, mai 1886.
do do (nouveau)	29,946 90	
Joliette, bureau de poste, etc	18,108 66	
Lachine do	2,108 40	
Lévis, station de quarantaine pour les bestiaux	375 20	
do bâtiments des immigrants	67,549 19	
Maria, réserve sauvage, chapelle	500 00	
Montréal, salles d'armes	178,106 40	

ETAT donnant les sommes d'argent dépensées par le Canada pour les bâtisses érigées ou achetées, etc., etc., dans chaque province, etc.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Montant dépensé.	Observations.
Québec—Suite.	$ cts.	
Montréal, douane	259,296 18	
do salle d'exercice	128,341 62	
do entrepôt de vérification	338,854 26	
do do (achat du terrain)	66,352 76	
do bâtiments des immigrants	17,811 15	
do édifice du revenu de l'intérieur	34,967 74	
do bureau de poste	544,722 00	
Québec, casernes de l'artillerie	4,659 81	
do fabrique de cartouches	19,590 35	
do édifices de la citadelle	6,428 60	
do douane	24,579 51	
do salle d'exercice	86,233 85	
do entrepôt de vérification	78,187 49	
do bâtiments des immigrants	56,417 28	
do hôpital de marine	13,207 27	
do observatoire (reconstruction, etc.)	11,007 69	
do bureau de poste	96,003 32	
do bâtiments du quai de la Reine	3,404 03	
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste	3,570 65	
Sherbrooke, salle d'exercice	573 58	
do bâtiment des immigrants	1,334 40	
do bureau de poste	66,645 65	
Sorel, bureau de poste, etc	49,301 50	
Sainte-Anne de Ristigouche, bâtisse pour les Sauvages	745 70	
Sainte-Hélène, Ile, édifices militaires	10,546 80	
Saint-Hyacinthe, bureau de poste, etc	4,250 23	
Saint-Jérôme do	16,204 80	
Saint-Jean, casernes	15,450 42	
do bureau de poste, etc	16,224 21	
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	393,493 64	
Trois-Rivières, douane (anciennes casernes)	21,384 07	
do bureau de poste (ci-devant la douane)	27,973 51	
Valleyfield, édifice du revenu de l'intérieur	1,707 10	
Total pour Québec	2,888,308 97	
Ontario.		
Almonte, bureau de poste, etc	6,666 98	
Amherstburg do	34,510 53	
Barrie do	47,819 58	
Belleville, entrepôt de vérification	3,561 02	
do bureau de poste, etc	64,271 03	
Berlin do	36,772 55	
Bowmanville, salle d'exercice	1,038 00	
Brampton, bureau de poste, etc	10,554 37	
Brantford do	34,479 49	
Brockville do	55,571 66	
Cayuga do	10,941 40	
Chatham do	58,904 08	
Clifton do	43,614 85	
Cobourg do	25,383 15	
Cornwall do	62,717 87	
Dundas do	2,249 00	
Galt do	34,374 33	
Gananoque, douane, etc	26,482 97	
Goderich, bureau de poste, etc	7,654 57	
Guelph do	35,816 40	
Hamilton, salle d'exercice	66,230 21	
do bâtiment des immigrants	6,738 78	
do bureau de poste (ancien)	17,508 67	
do do (nouveau)	348,213 18	
Kingston, douane	1,493 91	

ETAT donnant les sommes d'argent dépensées par le Canada pour les bâtisses érigées ou achetées, etc., etc., dans chaque province, etc.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Montant dépensé.	Observations.
Ontario—Suite.	$ cts.	
Kingston, collège militaire	110,049 09	
do pénitencier	121,543 62	
do bureau de poste	2,914 87	
Lindsay, bureau de poste, etc	18,789 63	
London, douane	120,147 59	
do bâtiment des immigrants	7,425 86	
do école d'infanterie	124,511 38	
do bureau de poste	15,249 80	
Napanee do etc	32,094 54	
Orangeville do	21,114 94	
Ottawa, station de feu centrale (subv. du gouvernement)	15,000 00	
do salle d'exercice	30,608 33	
do entrepôt de vérification	2,844 98	
do ferme expérimentale	189,585 90	
do musée géologique	54,138 03	
do magasin militaire	6,410 32	
do bâtisses de la Pointe-Nepean	1,200 00	
do édifices du parlement et des départements	1,474,304 45	
do édifice des départements, "bloc Langevin"	622,053 05	
do bureau de poste	255,699 07	
do imprimerie de l'Etat	176,350 07	
do cour suprême (ateliers)	67,106 01	
do salle Victoria	16,326 40	
Pembroke, bureau de poste, etc	14,170 16	
Peterborough do	43,352 46	
Pointe-Edouard, station de quarantaine pour les bestiaux	7,591 59	
Port-Arthur, bâtiment des immigrants	9,378 55	
Port-Hope, bureau de poste, etc	50,737 05	
Prescott do	12,355 09	
Rideau Hall, Ottawa	155,965 74	
Sarnia, bâtiment des immigrants	3,436 21	
Sainte-Catherine, hôpital de marine (subv. du gouvernement	2,000 00	
do bureau de poste, etc	57,577 38	
Saint-Thomas, salle d'exercice	2,854 86	
do bureau de poste, etc	70,683 23	
Stratford do	46,213 89	
Strathroy do	2,611 93	
Toronto, douane	237,895 99	
do entrepôt de vérification	341,476 71	
do bâtiments des immigrants	33,318 76	
do édifice du revenu de l'intérieur	5,060 49	
do bureau de poste	173,816 65	
Trenton do etc	28,956 66	
Windsor do etc	71,739 13	
Total pour Ontario	5,900,229 04	
Manitoba.		
Brandon, ferme expérimentale	4,247 58	
do bâtiment des immigrants	22,564 58	
do bureau de poste	6,761 50	
Emerson, bâtiment des immigrants	1,186 10	
Minnedosa do	1,071 50	
Montagne-de-Pierre, pénitencier	458,592 95	
Saint-Paul, école industrielle	9,222 10	
Winnipeg, douane	45,439 27	
do bureau des terres fédérales	16,426 41	
do salle d'exercice	24,628 66	
do casernes de Fort-Osborne	8,406 83	
do bâtiments des immigrants	33,773 89	
do école d'infanterie	15,188 75	
do bureau de poste (ancien)	43,125 31	

ETAT donnant les sommes d'argent dépensées par le Canada pour les bâtisses érigées ou achetées, etc., etc., dans chaque province, etc.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Montant dépensé.	Observations.
Manitoba—Suite.	$ cts.	
Winnipeg, bureau de poste (nouveau)	207,497 82	
do do (temporaire)	11,737 78	
do poudrière	7,765 85	
Total pour le Manitoba	*a* 917,636 88	
Territoires du Nord-Ouest.		
Banff, casernes de la police à cheval	910 08	
Battleford, école industrielle	3,382 00	
do bureau des terres et d'enregistrement	1,999 64	
do résidence du lieutenant-gouverneur, etc	113,715 83	
do casernes de la police à cheval	124,711 77	
do bureau du magistrat stipendiaire	2,433 24	Détruit par les Sauvages durant la rébellion de Riel.
Big-Bend, casernes de la police à cheval	411 12	
Birtle, bâtiment des immigrants	1,047 50	
Calgary, palais de justice	11,076 07	
do bâtiment des immigrants	5,766 50	
do casernes de la police à cheval	46,511 39	
Buttes-des-Cyprès, casernes de la police à cheval	1,000 00	
Fort-McLeod do do	82,866 01	
do douane et magasin	6,313 70	
Fort-Pelly, casernes de la police à cheval	67,467 31	
Fcrt-Saskatchewan do	7,932 82	
High-River, école industrielle	21,635 94	
Indian-Head, ferme expérimentale	14,347 37	
Kipp, casernes de la police à cheval	979 93	
Lethbridge do	48,663 82	
Long-Lac, école industrielle	36 62	
Maple-Creek, casernes de la police à cheval	30,697 03	
McLeod, hôpital général	1,000 00	
Medicine-Hat, bâtiment des immigrants	6,747 78	
do casernes de la police à cheval	28,229 94	
Milk-River do	121 66	
Pendant-d'Oreille do	291 90	
Pincher-Creek do	186 54	
Prince-Albert, palais de justice et prison	34,357 61	
do casernes de la police à cheval	76,453 90	
Qu'Appelle, bâtiment des immigrants	10,853 40	Détruit par incendie, 13 mai 1883.
do do (nouveau)	12,304 15	
do école industrielle	44,742 93	
do casernes de la police à cheval	4,534 66	
Régina, chambre du Conseil	9,877 40	
do palais de justice	6,503 18	
do bureau des terres fédérales	329 41	
do bureaux des Sauvages	10,007 77	
do école industrielle	4,872 54	
do prison et asile des aliénés	54,224 35	
do résidence du lieutenant-gouverneur (ancienne)	22,371 33	
do do do (nouvelle)	2,651 54	
do casernes de la police à cheval	154,729 01	
do bureau de poste	8,361 12	
do édifices publics (barrage pour approvisionnement d'eau)	5,240 02	
do manège et salle d'exercice	41,651 64	
Saint-Albert, casernes de la police à cheval	642 42	
Sainte-Marie do	1,155 83	
Buttes-du-Tondre do	413 00	
Montagne-de-Bois do	2,721 50	
Ecriture-sur-pierre do	291 90	
Total pour les territoires du Nord-Ouest	1,139,774 12	

(*a*) Moins $284,456.47, le coût de l'édifice du parlement de Winnipeg et de la résidence du lieutenant-gouverneur portés au compte du gouvernement provincial du Manitoba. *Voir* les Comptes publics, partie II, pour 1885-86, 1886-87, 1887-88, pages 56, 75 et 80.

O. DIONNE, *comptable.*

ETAT donnant les sommes d'argent dépensées par le Canada pour les bâtisses érigées ou achetées, etc., etc., dans chaque province, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Montant dépensé.	Observations.
Colombie-Britannique.	$ cts.	
Agassiz, ferme expérimentale	133 81	
Albert-Head, station de quarantaine (Vancouver)	12,173 61	
Kamloops, école industrielle	65 66	
Ile Kuper do	3,055 59	
Nanaïmo, bureau de poste, etc	33,375 08	
New-Westminster, pénitencier	259,046 48	
do bureau de poste, etc	26,751 63	
Vancouver, bureau de poste, etc	4,154 36	
Victoria, douane, etc	39,164 75	
do bâtiment des immigrants	3,030 21	
do hôpital de marine	18,635 43	
do bureau de poste, etc	42,906 32	
Total pour la Colombie-Britannique	442,492 93	
Angleterre.		
Londres, résidence du haut-commissaire	43,667 07	
Récapitulation.		
Nouvelle-Ecosse	480,194 44	
Ile du Prince-Edouard	223,769 68	
Nouveau-Brunswick	1,725,067 02	
Québec	2,888,308 97	
Ontario	5,900,229 04	
Manitoba	917,636 88	
Territoires du Nord-Ouest	1,139,774 12	
Colombie-Britannique	442,492 93	
Angleterre	43,667 07	
Grand total	13,761,140 15	

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 21 avril 1890.